

Maaseudun joukkoliikenteen mahdollisuudet





Tekijät Liidea Oy Toni Joensuu, Vesa Verronen		Julkaisun laji Raportti			
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö			
		Toimielimen asettamispäivämäärä			
Julkaisun nimi Maaseudun joukkoliikenteen mahdollisuudet					
Tiivistelmä <p>Työssä selvitettiin kahden maaseutumaisen alueen joukkoliikenteen nykytilaa kokonaisuutena ja pyrittiin etsimään uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen palvelujen säilymiseen ja kehittämiseen. Länsi-Suomen suunnittelualue käsitti Alavuden ja Ähtärin kaupungit sekä Kuortaneen, Lehtimäen ja Töysän kunnat. Itäiseen suunnittelualueeseen kuuluivat Suonenjoen kaupungin sekä Karttulan, Rautalammin, Tervon ja Vesannon kunnat.</p> <p>Nykyinen usean liikennöitsijän hoitama alueiden sisäinen joukkoliikennejärjestelmä perustuu lähes täysin koululaisten ja opiskelijoiden kuljettamiseen.</p> <p>Alueellista linjastoa on suunniteltu yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista välittämättä kolmessa vaiheessa:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ensinnäkin on suunniteltu yhteydet kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien väliset yhteydet (=perusreitistö), jota pyritään liikennöimään mahdollisimman pitkälle samanlaisena läpi vuoden.2. Sen jälkeen on suunniteltu lisäyhteydet lähinnä koululaiskuljetuksia ja myös muita kuntien haja-asutusalueiden liikennetarpeita palvelemaan.3. Lopuksi on suunniteltu kutsuliikenteen verkosto hoitamaan niiden alueiden ja käyttäjäryhmien palveluita, joita ei pystytä säännöllisellä liikenteellä hoitamaan. <p>Kun palveluverkko tulevaisuudessa keskittyy, on tarpeen yhdistellä eri kuntien samaan määränpäähän suuntautuvia kuljetuksia yli kuntarajojen. Tämä edellyttää seudullista suunnittelua ja yhteistyötä. Liikenteen tehokkuutta on mahdollista parantaa porrastamalla koulujen alkamis- ja päättymisaikoja nykyistä paremmin.</p> <p>Suunnitelma säilyttää asukkaalle tarjottavan palvelutason vähintään nykyisellään. Haja-asutusalueilla lisääntyvä kutsuliikenne parantaa palvelutasoa. Yhdistämällä sosiaalitoimen kuljetuksia ja muita erilliskuljetuksia kutsuliikenteeseen voidaan vastata väestön ikääntymisen ja toisaalta palvelujen keskittymisen ja asutuksen hajautumisen tuomiin haasteisiin.</p>					
Avainsanat (asiasanat) joukkoliikenne, maaseutu, peruspalvelutaso, kutsuliikenne					
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Marcus Merin					
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-635-5 (painotuote) 978-952-201-636-2 (verkkojulkaisu)		
Kokonaissivumäärä (painotuote) 50	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen		
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö			



Författare Liidea Oy Toni Joensuu, Vesa Verronen		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Möjligheterna för landsbygdens kollektivtrafik			
Referat <p>I arbetet utreddes kollektivtrafikens nussituation i sin helhet inom två områden med landsbygdskaraktär och man eftersträvade att leta efter nya möjligheter för att bevara och utveckla kollektivtrafikservicen. Västra Finlands planeringsområde omfattade städerna Alavus och Ähtäri samt kommunerna Kuortane, Lehtimäki och Töysä. Till det östliga planeringsområdet hörde Suonenjoki stad och kommunerna Karttula, Rautalampi, Tervo och Vesanto.</p> <p>Det nuvarande systemet för områdenas interna kollektivtrafik som upprätthålls av flera trafikidkare baserar sig nästan helt på transporten av skolelever och studerande.</p> <p>Områdesbaserad reguljärtrafik utan hänsyn till kommungränser har planerats som en helhet i tre skeden:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Först planerades förbindelserna mellan kommuncentra och andra betydande tätorter. (=grundrutter), vilka man eftersträvar att trafikera på möjligast liknande sätt under hela året.2. Därefter planerades tilläggsförbindelser närmast för att betjäna skolelevsskjutsar och även andra trafikbehov i kommunernas glesbygdsområden.3. Slutligen planerades ett nätverk för anropsstyrd kollektivtrafik för att handha servicen i kommuner och för användargrupper vilken man inte lyckas sköta med regelbunden trafik. <p>När servicenätet i framtiden koncentreras finns det behov av att kombinera olika kommuners transporter som orienterar mot samma destination över kommungränserna. Detta förutsätter regional planering och samarbete. Det är möjligt att förbättra trafikens effektivitet genom att bättre än i nuläget differentiera tiderna för när skolorna börjar och slutar.</p> <p>För invånaren bevarar planen den erbjudna servicenivån åtminstone vid nuvarande nivå. Den ökande anropsstyrda kollektivtrafiken i glesbygdsområdena förbättrar servicenivån. Genom att förena socialtjänstens transporter och andra särtransporter med den inbjudna trafiken kan man å ena sidan leva upp till att befolkningen åldras och å andra sidan till att tjänsterna koncentreras och de utmaningar som hör ihop med att bebyggelsen glesnar.</p>			
Nyckelord kollektivtrafik, landsbygd, grundservicenivå, anropsstyrd kollektivtrafik			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Marcus Merin.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 42/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-635-5 (trycksak) 978-952-201-636-2 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 50	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Liidea Oy Toni Joensuu, Vesa Verronen		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Public transportation potential in rural areas			
Abstract <p>The study examined the current overall status of public transportation in two rural areas and sought to discover new potential for the retention and development of public transport services. The Western Finland planning region comprised the cities of Alavus and Ähtäri along with the municipalities of Kuortane, Lehtimäki and Töysä. The Eastern Finland planning region consisted of the city of Suonenjoki and the municipalities of Karttula, Rautalammi, Tervo and Vesanto.</p> <p>The current public transportation service within the regions is provided by several operators and based nearly entirely on pupil and student transport.</p> <p>The regional service network was planned in three stages as a single entity, disregarding municipal boundaries:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Initial planning concerned connections between municipal centres and other important population centres (= basic route network) operated throughout the year with as few changes as possible.2. Additional connections were then planned mainly to serve pupil transport as well as other transportation needs in the less populated areas of the municipalities.3. Finally, a network of demand-responsive public transport was planned to serve those regions and customer groups which cannot benefit from regular service. <p>The centralisation of municipal and other services in the future will give rise to a need to integrate travel to the same destination from different municipalities. Such integration must take place across municipal boundaries, which in turn calls for regional planning and cooperation. Transport efficiency can be improved through a better staggering of school start and let-out times.</p> <p>Under the plan, the service level available to residents will remain at least as good as at present. Increased demand-responsive transport in sparsely populated areas will improve the level of service. The challenges of the ageing population as well as service centralisation and population decentralisation can be met by integrating social services transport and other separate transport.</p>			
Keywords public transportation, rural areas, basic service level, demand-responsive public transport			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Marcus Merin			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 42/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-635-5 (printed version) 978-952-201-636-2 (electronic version)
Pages, total (printed version) 50	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	7
Esipuhe	9
1 Suunnittelualue	10
1.1 Perustietoja suunnittelualueiden kunnista	10
1.2 Väestörakenne	12
2 Henkilöliikenteen nykytilanne.....	15
2.1 Joukkoliikenteen tarjonta.....	15
2.2 Koulu- ja opiskelumatkat	17
2.3 Sosiaali- ja terveystoimen matkat.....	19
2.4 Kuntien sisäinen liikenne	20
2.5 Seutulippu.....	20
2.6 Työssäkäynti.....	20
2.7 Matkustajamäärät	22
2.8 Nykytilanteen analysointia	22
3 Rahoitus.....	24
3.1 Rahoitus yhteensä	24
3.2 Lääninhallituksen rahoitus.....	26
3.3 Kuntien henkilökuljetusten rahoitus	27
3.4 Kelan koulumatkatuki	28
4 Suunnitelma.....	29
4.1 Tavoite	29
4.2 Linjasto	30
5 Vertailu	36
5.1 Tarjonta.....	36
5.2 Rahoitus	36
5.3 Palvelutaso.....	37
6 Johtopäätökset	38
Liitteet.....	40

Tiivistelmä

Lähtökohta

Työssä selvitettiin kahden maaseutumaisen alueen joukkoliikenteen nykytilaa kokonaisuutena ja pyrittiin etsimään sellaisia ratkaisuja, jotka loisivat uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen palvelujen säilymiseen ja kehittämiseen. Käytännössä työssä suunniteltiin näiden alueiden joukkoliikenne alueellisena kokonaisuutena.

Toinen työn pilottialueista sijaitsi Länsi-Suomen läänissä käsittäen Alavuden ja Ähtärin kaupungit sekä Kuortaneen, Lehtimäen ja Töysän kunnat. Toinen suunnittelualueista sijaitsi Itä-Suomen läänissä käsittäen Suonenjoen kaupungin sekä Karttulan, Rautalammin, Tervon ja Vesannon kunnat.

Molemmilla suunnittelualueilla toimii useita liikennöitsijöitä. Nykyinen joukkoliikennejärjestelmä perustuu lähes täysin koululaisten ja opiskelijoiden kuljettamiseen ja siinä on suhteellisen vähän päällekkäisyyksiä. Liikennöitsijät ovat vastanneet seutuliikenteen suunnittelusta. Linjastoa on kehitetty tai karsittu vaihteittain.

Joukkoliikenteen liikevaihdoksi voidaan arvioida läntisellä suunnittelualueella noin 1,8 miljoonaa euroa ja itäisellä suunnittelualueella noin 1,3 miljoonaa euroa. Tästä asiakkaiden maksamien lipputulojen osuus on kummallakin alueella arviolta noin 0,3 miljoonaa euroa ja loput yhteiskunnan (läänihallitus, alueen kunnat, Kela) rahoitusta liikenteen ostamiseen, lipputukeen tai matkustajien matkalippujen korvauksiin. Jos palvelutaso halutaan säilyttää, kasvaa yhteiskunnan rahoituksen tarve edelleen nykyisestä. Työssä ei ole otettu kantaa henkilöresurssikysymyksiin.

Suunnittelu

Alueellista linjastoa on suunniteltu yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista välittämättä kolmessa vaiheessa:

1. Ensin on suunniteltu yhteydet kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien väliset yhteydet (=perusreitistö), jota pyritään liikennöimään mahdollisimman pitkälle samanlaisena läpi vuoden.
2. Sen jälkeen on suunniteltu lisäyhteydet lähinnä koululaiskuljetuksia ja myös muita kuntien haja-asutusalueiden liikennetarpeita palvelemaan.
3. Lopuksi on suunniteltu kutsuliikenteen verkosto hoitamaan niiden alueiden ja käyttäjryhmien palveluita, joita ei pystytä säännöllisellä liikenteellä hoitamaan.

Lähtökohtina ovat olleet asutuksen, koulujen, työpaikkojen ja terveystalvelujen sijainti, valtakunnallinen julkisen liikenteen perustalvelutaso sekä kuntien määrittämät talvelutasotavoitteet.

Johtopäätöksiä

Joukkoliikenteen perustana maaseudulla on koululaisliikenne, johon vaikuttaa ikäluokkien pieneneminen erityisesti haja-asutusalueilla. Työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen merkitys on vähäinen. Joukkoliikenteen tarve lisääntyy kuitenkin väestön ikäänty-

essä. Uuden asutuksen sijoittuminen olemassa olevien reittien ulkopuolelle heikentää kuitenkin joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia.

Lähtökohtana maaseudun joukkoliikenteen suunnittelussa on kaupunkikeskustojen välinen runkoverkko. Seutu voi suunnitella ja toteuttaa seudun sisäisen kuntarajat ylittävän liikenteen, kuntien sisäisen liikenteen sekä runkoliikennettä täydentävän lähimpään kaupunkikeskukseen ajettavan liikenteen.

Nykyinen joukkoliikennejärjestelmä on tehokas, mutta palveluiltaan niukka. Tehokkuutta on mahdollista parantaa porrastamalla kulujen alkamis- ja päättymisaikoja nykyistä paremmin. Tämä edellyttää kuitenkin yhteistyötä koulujen kesken ja yli kuntarajojen. Kun palveluverkko tulevaisuudessa keskittyy, on tarpeen yhdistellä eri kuntien samaan määrään päähän suuntautuvia kuljetuksia.

Suunnitelma säilyttää asukkaalle tarjottavan palvelutason vähintään nykyisellään. Haja-asutusalueilla lisääntyvä kutsuliikenne parantaa palvelutasoa. Yhdistämällä sosiaalitoimen kuljetuksia ja muita erilliskuljetuksia kutsuliikenteeseen voidaan vastata väestön ikääntymisen ja toisaalta palvelujen keskittymisen ja asutuksen hajautumisen tuomiin haasteisiin.

Esipuhe

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti joulukuussa 2007 selvityksen, jossa tarkasteltiin maaseudun joukkoliikenteen suunnittelumahdollisuuksia. Työ on osa liikenne- ja viestintäministeriön pitkän aikavälin strategiatyötä ja henkilöliikenteen lainsäädännön uudistuksen valmistelua.

Tavoitteena oli laatia suunnitelma, jossa asutuksen sekä työpaikkojen, koulujen, terveys- sekä muiden palvelujen sijainnin perusteella suunnitellaan joukkoliikenteen tarjonta puhtaalta pöydältä ja kuntarajoista välittämättä. Tarkoitus oli selvittää, onko liikennepalvelujen seudullisella tarkastelulla ja suunnittelulla mahdollista tehostaa kuljetusjärjestelmää ja parantaa palvelutasoa haja-asutusalueella.

Työn ohjausryhmässä ovat toimineet

Marcus Merin	Liikenne- ja viestintäministeriö (pj.)
Tuula Ikonen	Liikenne- ja viestintäministeriö
Merja Nikkinen	Liikenne- ja viestintäministeriö
Silja Siltala	Kuntaliitto
Satu Huttunen	Itä-Suomen lääninhallitus
Seppo Huttunen	Itä-Suomen lääninhallitus
Anders Pulkkis	Länsi-Suomen lääninhallitus

Molemmilla suunnittelualueilla järjestettiin kuntien joukkoliikenneyhdyshenkilöiden kanssa yhteinen keskustelutilaisuus. Näistä tilaisuuksista saatiin arvokkaita työtä ohjaavia kommentteja. Myös alueen liikenteenharjoittajilla oli työn aikana mahdollisuus ottaa kantaa työn lähtökohtiin ja -tietoihin.

Selvityksen on tehnyt Insinööritoimisto Liidea Oy, jossa työstä ovat vastanneet ins. Toni Joensuu ja dipl.ins. Vesa Verronen.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole ottanut kantaa raportissa esitettyihin näkemyksiin.

Helsingissä 22. päivänä huhtikuuta 2008

Yli-insinööri Marcus Merin

1 Suunnittelualue

1.1 Perustietoja suunnittelualueiden kunnista

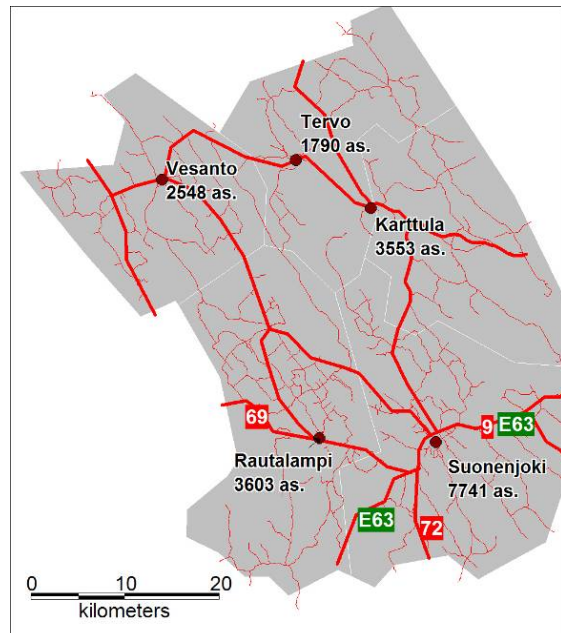
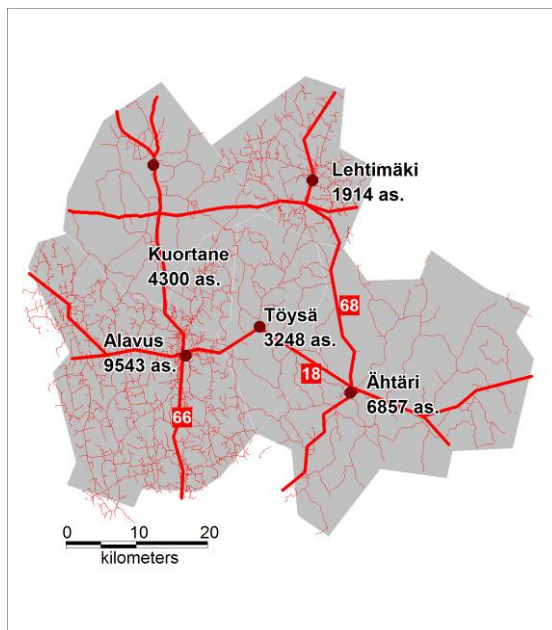
Suunnittelualue muodostuu kahdesta maaseutumaisesta alueesta. Länsi-Suomen lääniin kuuluva suunnittelualue sijaitsee ns. Kuusiokuntien alueella käsittäen Alavuden ja Ähtärin kaupungit sekä Kuortaneen, Lehtimäen ja Töysän kunnat. Vuoden 2006 lopussa alueella asui yhteensä noin 25 730 henkilöä, joista noin 65 prosenttia asui Alavudella ja Ähtärissä. Jatkossa tästä alueesta käytetään nimitystä läntinen suunnittelualue.

Toinen suunnittelualue sijaitsee Itä-Suomen läänissä Sisä-Savon alueella käsittäen Suonenjoen kaupungin sekä Karttulan, Rautalammin, Tervon ja Vesannon kunnat. Vuoden 2006 lopussa alueella asui yhteensä noin 19 230 henkilöä, joista noin 40 prosenttia asui Suonenjoella. Jatkossa tästä alueesta käytetään nimitystä itäinen suunnittelualue.

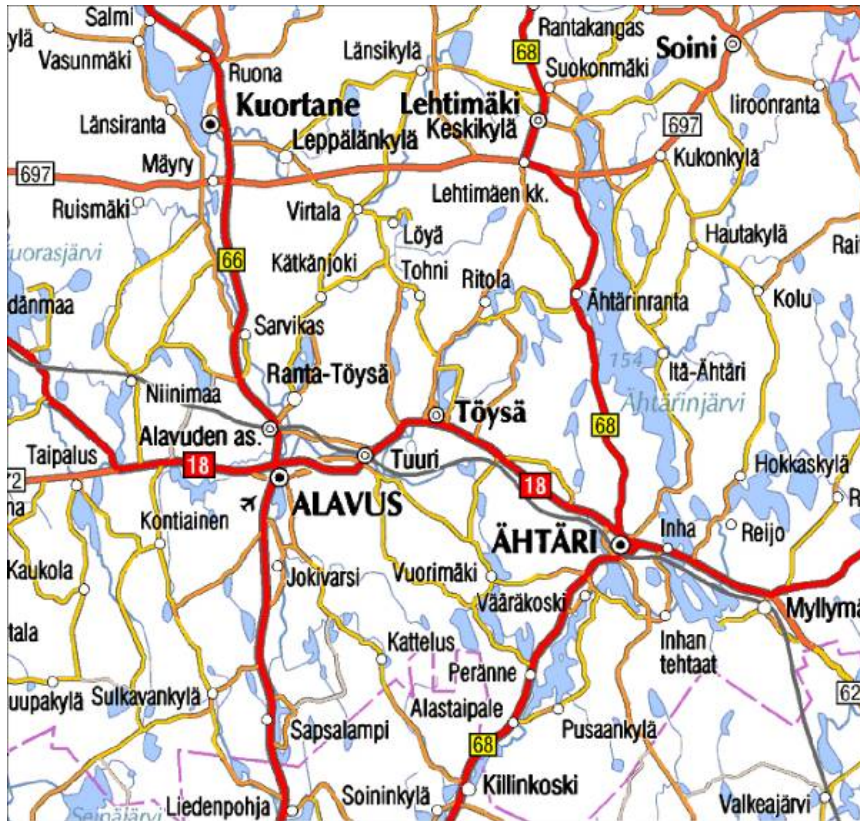
Läntisellä suunnittelualueella on noin 13 400 ja itäisellä suunnittelualueella noin 9000 henkilöautoa. Tuhatta asukasta kohden henkilöautoja on läntisellä suunnittelualueella noin 520 ja itäisellä suunnittelualueella noin 460 kappaletta.

Taulukko 1. Henkilöautojen määrä suunnittelualueilla. Lähde: tilastokeskus

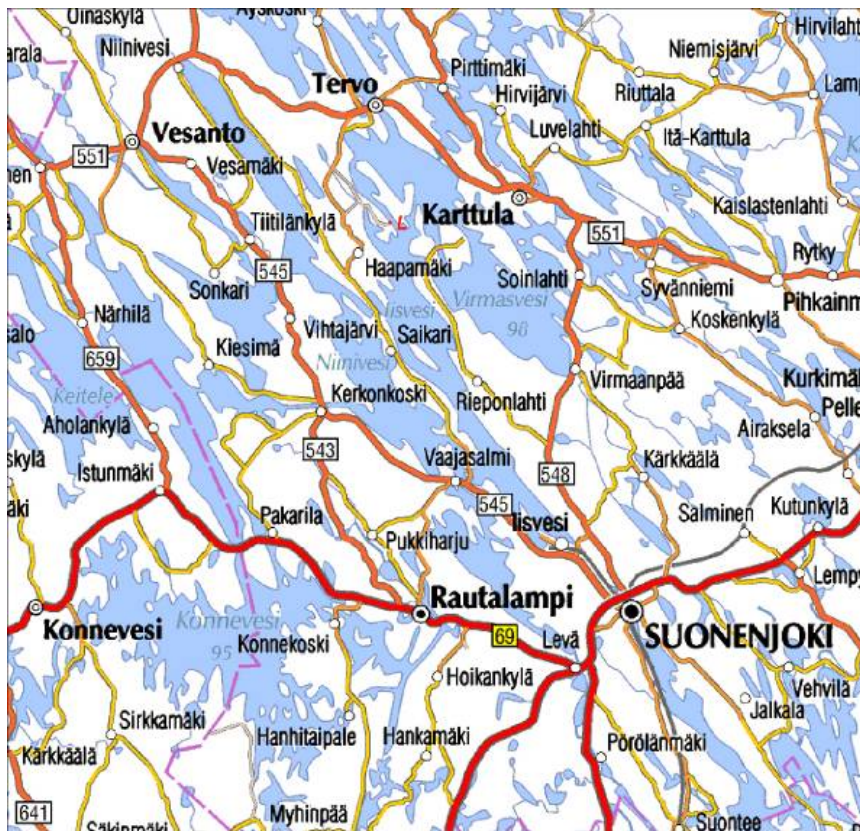
Henkilöautot			Henkilöautot		
Kunta	/ 1000 asukasta	Yhteensä	Kunta	/ 1000 asukasta	Yhteensä
Alavus	507	4 887	Karttula	474	1 669
Kuortane	500	2 093	Rautalampi	449	1 652
Lehtimäki	523	1 009	Suonenjoki	473	3 674
Töysä	534	1 727	Tervo	417	765
Ähtäri	533	3 667	Vesanto	471	1 216
	519	13 383		457	8 976



Kuva 1. Suunnittelualueiden kunnat, kuntakeskukset ja tärkeimmät tieyhteydet.



Kuva 2. Läntinen suunnittelualue.



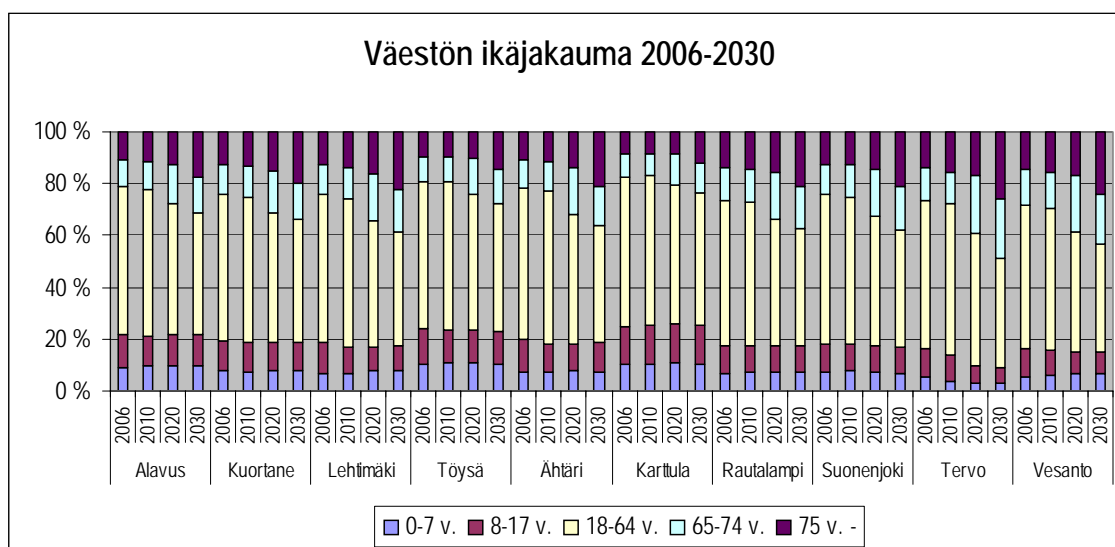
Kuva 3. Itäinen suunnittelualue.

1.2 Väestörakenne

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan läntisen suunnittelualueen väestö vähenee yhteensä noin 520 henkilöllä vuoteen 2010 mennessä, jolloin asukasmäärä on noin 25 215 henkilöä. Vuonna 2030 alueella ennustetaan asuvan noin 24 365 henkilöä. Ainoastaan Töysän kunta kasvattaa väestöennusteen mukaan asukasmääräänsä. Muissa alueen kunnissa väestö vähenee.

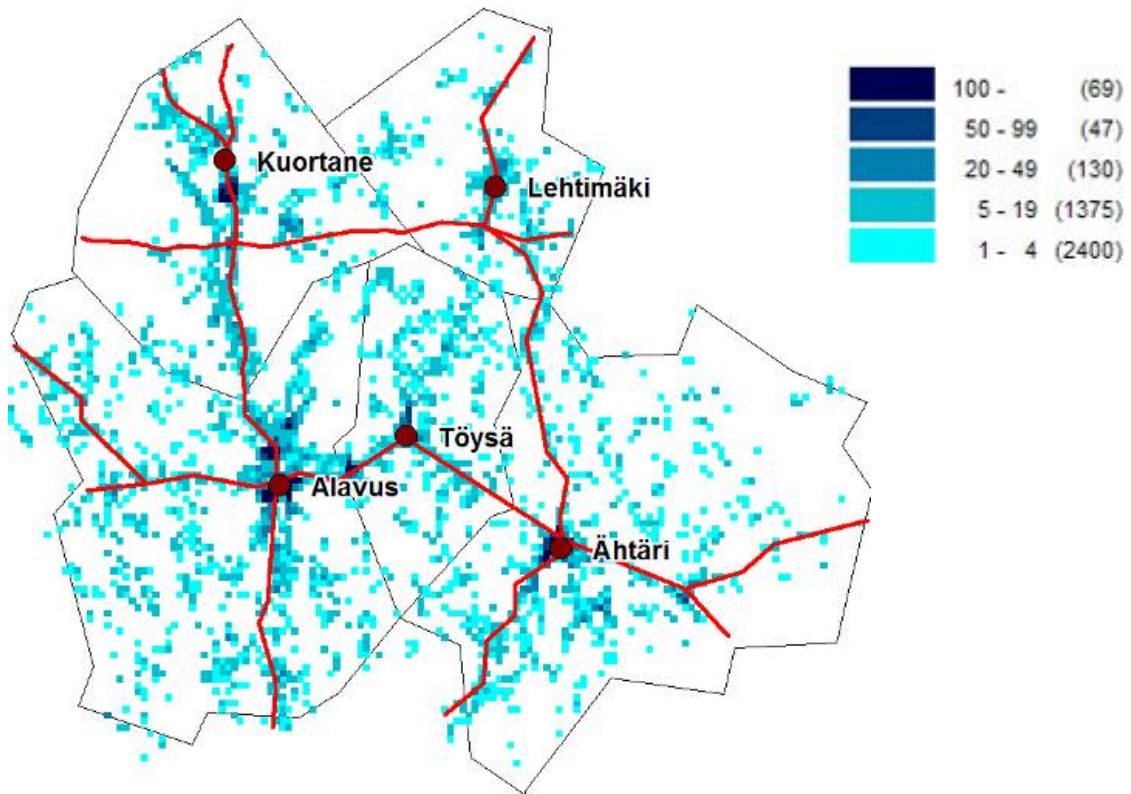
Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan väestö vähenee myös itäisellä suunnittelualueella. Vuonna 2010 alueella ennustetaan asuvan noin 18 935 ja vuonna 2030 noin 18 050 henkilöä.

Väestön jakautumisessa eri ikäryhmiin on kunnittaisia eroja. Vuonna 2006 oli läntisellä suunnittelualueella suhteellisesti eniten lapsia ja nuoria Töysässä, jossa oli myös suhteellisesti vähiten yli 75-vuotiaita. Yli 75-vuotiaiden suhteellinen osuus väestöstä kasvaa eniten Lehtimäellä ja Ähtärissä. Vuonna 2030 yli 75-vuotiaita on Lehtimäellä 23 ja Ähtärissä 21 prosenttia väestöstä. Lasten suhteellinen osuus pysyy ennusteen mukaan suurin piirtein samalla tasolla kaikissa kunnissa.

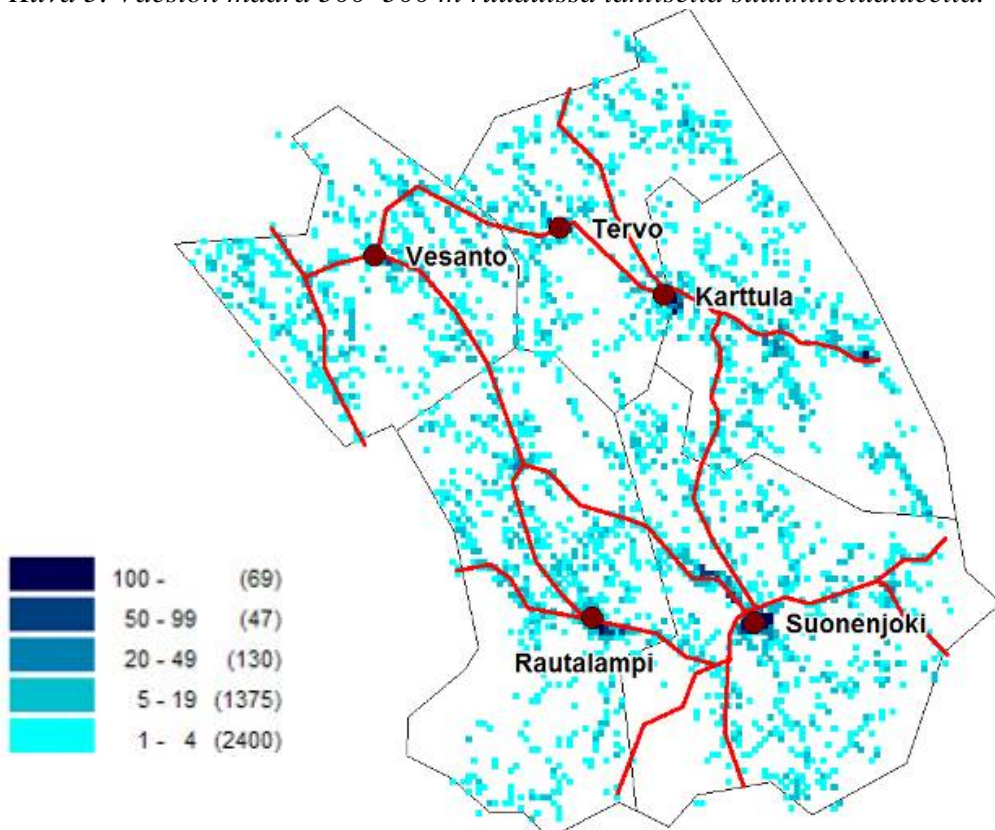


Kuva 4. Väestön ikäjakauma ja kehityssennuste vuoteen 2030 (Lähde: Tilastokeskus).

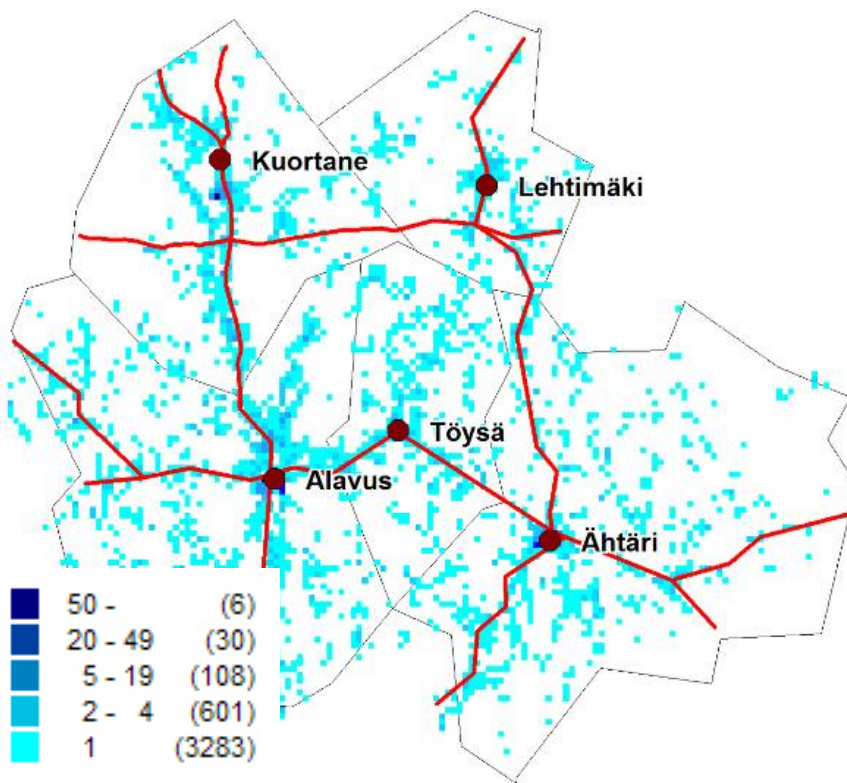
Vuonna 2006 Sisä-Savon alueella oli suhteellisesti eniten alle 7-vuotiaita ja vähiten yli 75-vuotiaita Karttulan kunnassa. Yli 75-vuotiaita oli suhteellisesti eniten Vesannolla. Väestöennusteen mukaan Yli 75-vuotiaiden osuus väestöstä kasvaa eniten Tervossa. Väestöennusteen mukaan vuonna 2030 Tervossa joka neljäs kuntalainen on yli 75-vuotias.



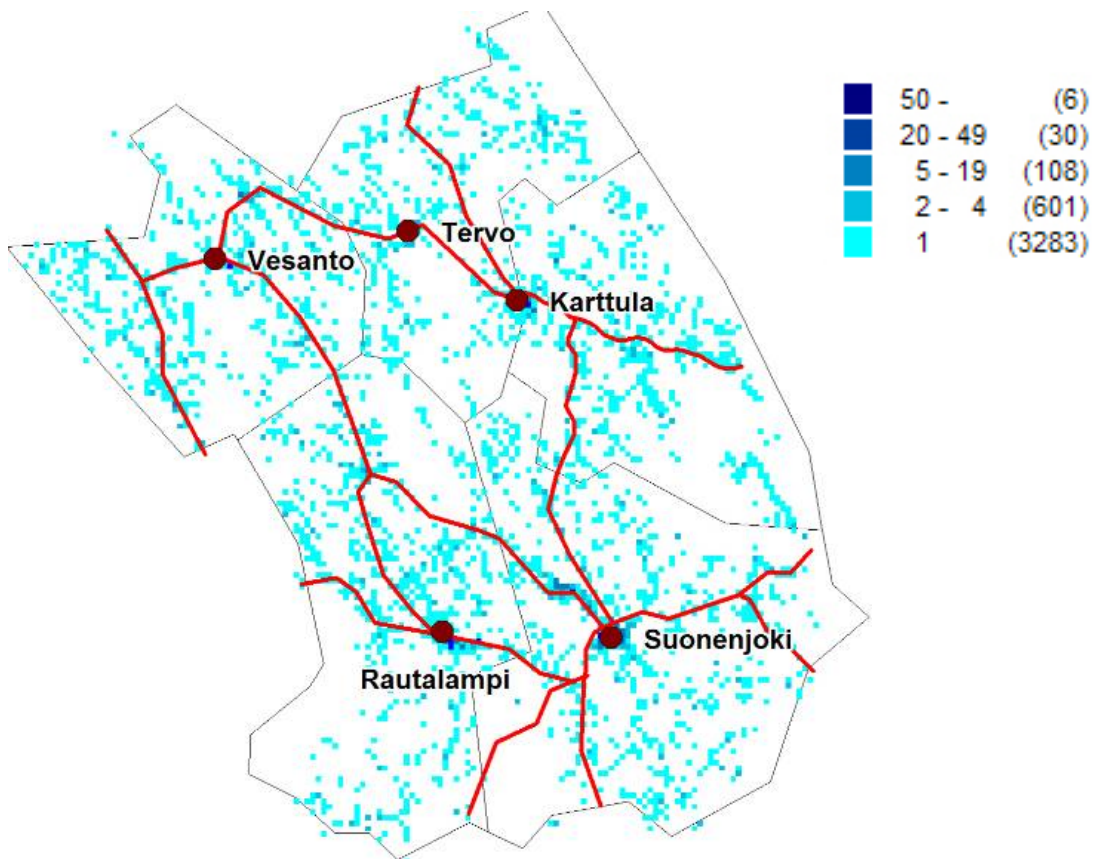
Kuva 5. Väestön määrä 500*500 m ruuduissa läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 6 Väestön määrä 500*500 m ruuduissa itäisellä suunnittelualueella.



Kuva 7. Yli 75-vuotiaiden määrä 500*500 m ruuduissa läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 8. Yli 75-vuotiaiden määrä 500*500 m ruuduissa itäisellä suunnittelualueella.

2 Henkilöliikenteen nykytilanne

Kuntien välisen seutuliikenteen vuorotarjonta on esitetty kuvissa 9 ja 10. Linjaliikenteen ja ostoliikenteen vuoromäärät on esitetty yhdistettynä. Valtaosa alueen pääreiteillä ajettavasta liikenteestä on lipputuloilla toimivaa linjaliikennettä.

2.1 Joukkoliikenteen tarjonta

Läntisellä suunnittelualueella liikennetarjonnan kokonaismäärä on yhteensä noin miljoona kilometriä. Lääninhallituksen ostoliikenteen osuus liikennetarjonnasta on yhteensä noin 0,33 milj. kilometriä eli noin kolmannes.

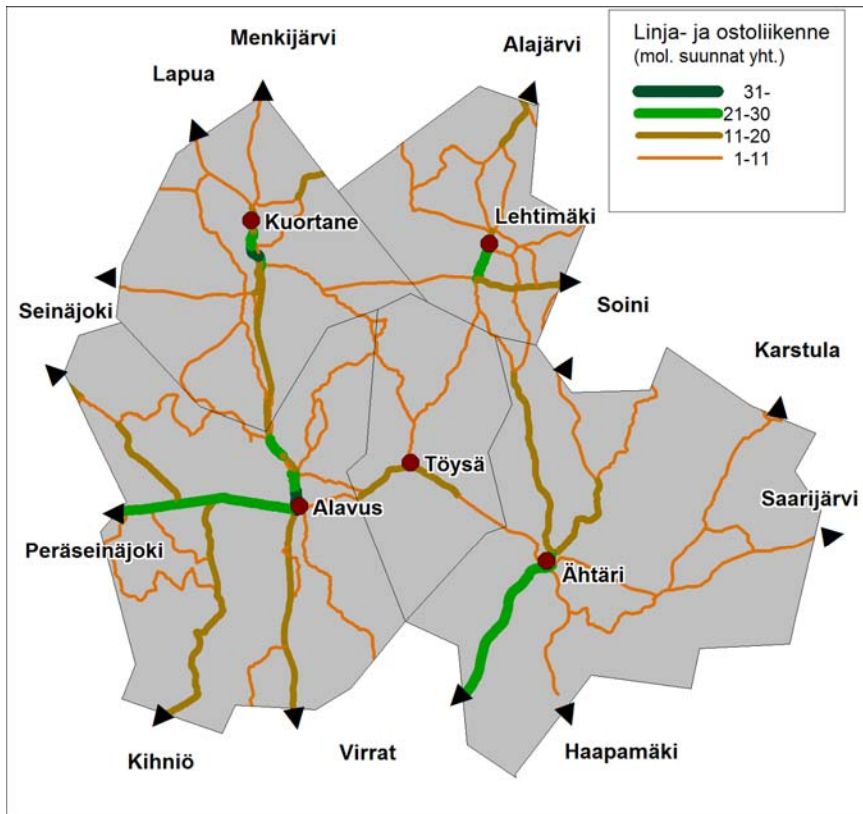
Itäisellä suunnittelualueella liikennetarjonnan kokonaismäärä on yhteensä noin 1,1 milj. kilometriä, josta ostoliikenteen osuus on 39 prosenttia. Karttulan tiedot puuttuvat ja ne on arvioitu.

Linja- ja ostoliikenteiden kuntakohtaiset määrät on esitetty taulukossa 2.

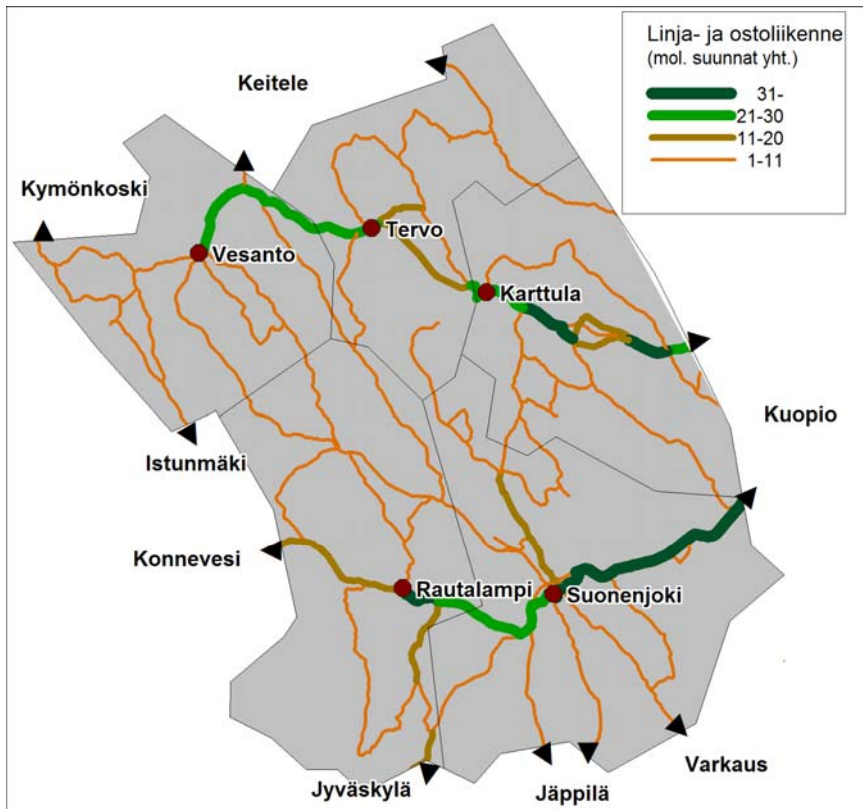
Taulukko 2. Linjaliikenteen ja lääninhallitusten ostoliikenteen määrä kunnittain

Kunta	Linjaliik.km/vuosi	Ostoliik.km/vuosi	Ostoliikenteen osuus tarjonnasta
Alavus	336 102	55 050	14,1 %
Lehtimäki	22 029	80 222	78,5 %
Kuortane	95 817	91 424	48,8 %
Töysä	68 593	2 830	4,0 %
Ähtäri	141 433	94 163	40,0 %
Yhteensä	663 974	323 689	32,8 %

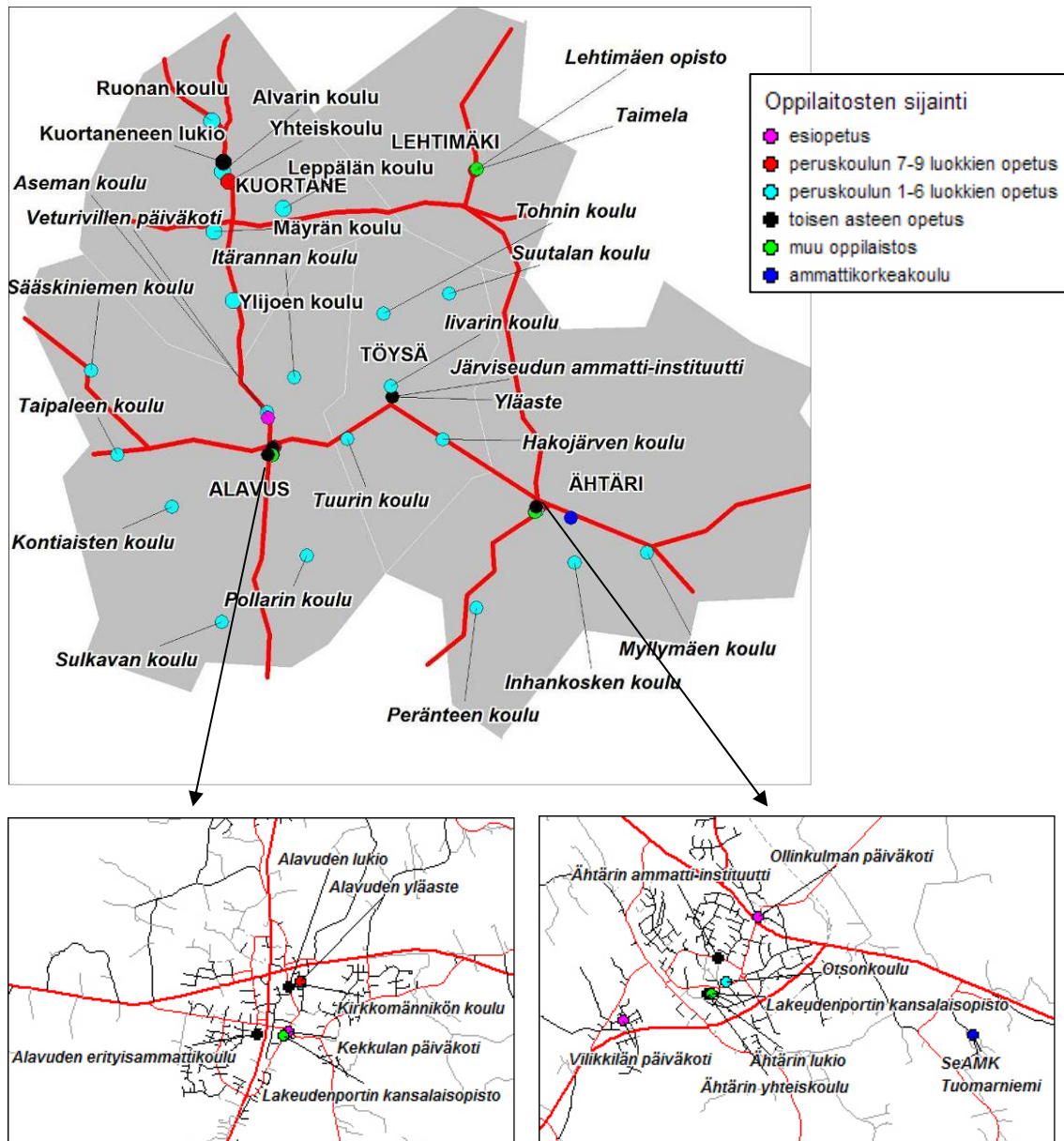
Kunta	Linjaliik.km/vuosi	Ostoliik.km/vuosi	Ostoliikenteen osuus tarjonnasta
Karttula	?	?	?
Rautalampi	97 022	83 292	46,2 %
Suonenjoki	350 647	165 119	32,0 %
Tervo	72 589	53 049	42,2 %
Vesanto	57 677	67 462	53,9 %
Yhteensä	577 935	368 922	39,0 %



Kuva 9. Bussiliikenteen vuorojen määrä päivässä läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 10. Bussiliikenteen vuorojen määrä päivässä itäisellä suunnittelualueella.



Kuva 11. Koulujen ja oppilaitosten sijainti läntisellä suunnittelualueella.

2.2 Koulu- ja opiskelumatkat

Läntinen suunnittelualue

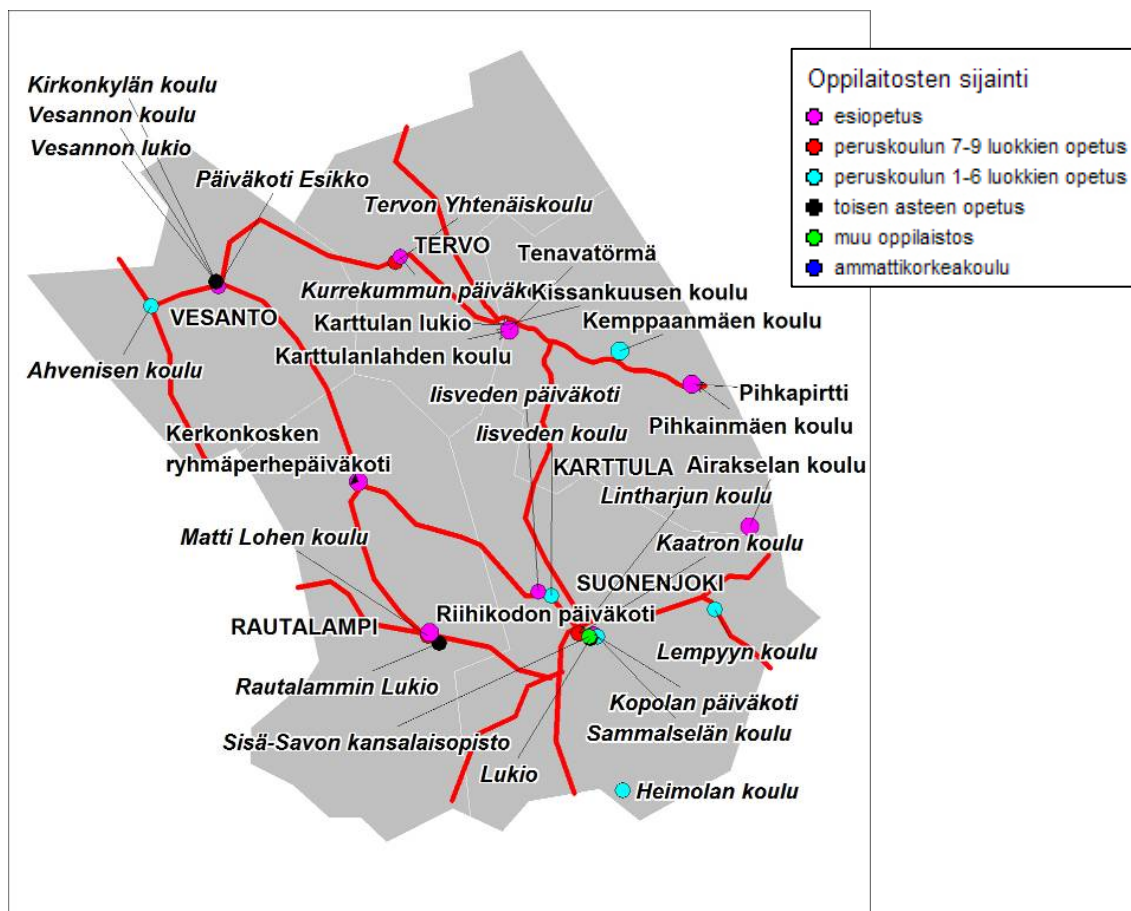
Läntisellä suunnittelualueella on 22 perusopetuksen 1–6 luokkien opetusta antavaa koulua, viisi perusopetuksen 7–9 luokkien opetusta antavaa koulua ja kolme lukiota. Esiopetusta annetaan yhteensä 20 koulussa tai päiväkodissa. Suunnittelualueen ammat- tiopistot sijaitsevat Alavudella, Töysässä ja Ähtärissä. Muita oppilaitoksia alueella ovat mm. Seinäjoen ammattikorkeakoulun maa- ja metsätalouden yksikkö Ähtärissä sekä Lakeudenportin kansalaisopisto, jonka toiminta-alueena on Alavuden ja Ähtäri- n kaupungit sekä Kuortaneen ja Töysän kunnat. Järvi-Pohjanmaan kansalaisopiston toimipis- te sijaitsee Lehtimäellä.

Alueella on noin 2800 peruskoulun oppilasta, joista noin 1110 oppilasta eli noin 40 prosenttia on oikeutettu koulukuljetukseen. Koulutoimen taksikuljetusten kustannukset olivat vuonna 2005 yhteensä noin 0,34 miljoonaa euroa. Peruskoululaisten matkalippukustannukset olivat vastaavana ajankohtana yhteensä noin 0,48 miljoonaa euroa. Busseilla matkustavat oppilaat hyödyntävät pääosin olemassa olevia linjaliikennevuoroja sekä lääninhallituksen ostoliikennevuoroja. Lehtimäen ja Ähtärin kunnat ostavat lisäksi kuntien sisäisiä linja-autovuoroja.

Itäinen suunnittelualue

Itäisellä suunnittelualueella on 16 perusopetuksen 1–6 luokkien opetusta antavaa koulua, viisi perusopetuksen 7–9 luokkien opetusta antavaa koulua ja neljä lukiota. Esiope-
tusta annetaan yhteensä 11 koulussa tai päiväkodissa. Lisäksi Suonenjoella sijaitsee Sisä-Savon kansalaisopisto ja Savon ammatti- ja aikuisopiston Suonenjoen yksikkö.

Alueella on noin 1900 peruskoulun oppilasta, joista noin 950 oppilasta eli noin puolet on oikeutettu koulukuljetukseen. Koulutoimen taksikuljetusten kustannukset olivat vuonna 2005 yhteensä noin 0,58 miljoonaa euroa. Peruskoululaisten matkalippukustannukset olivat vastaavana ajankohtana yhteensä noin 0,32 miljoonaa euroa. Busseilla matkustavat oppilaat hyödyntävät pääosin olemassa olevia linjaliikennevuoroja sekä lääninhallituksen ostoliikennevuoroja. Karttulan kunta ja Suonenjoen kaupunki ostavat lisäksi muutamia kuntien sisäisiä linja-autovuoroja.



Kuva 12. Koulujen ja oppilaitosten sijainti itäisellä suunnittelualueella.

2.3 Sosiaali- ja terveystoimen matkat

Sosiaalitoimen kuljetuksia ohjaava lainsäädäntö

Sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksia ohjaavia lakeja ja asetuksia ovat laki (380/1987) ja asetus (759/1987) vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista, sosiaalihuoltolaki (710/1982) ja -asetus (607/1983) sekä laki kehitysvammaisten erityishuollosta (519/1977). Kuljetuskustannusten kannalta merkittävin yksittäinen velvoite on järjestää vaikeavammaiseksi todetuille henkilöille vähintään 18 yhdensuuntaista asiointi- ja vapaa-ajan matkaa sen lisäksi, että työ- ja opiskelumatkat korvataan vaikeavammaiselle kokonaisuudessaan.

Vammaispalvelun mukaiset kuljetukset

Vaikeavammaisten kuljetuspalveluiden tavoitteena on omatoimisen suoriutumisen edistäminen ja itsenäisen elämän hallinta. Kuljetuspalveluja ja niihin liittyviä saattajapalveluita järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei voi vammansa tai sairautensa vuoksi käyttää julkisia liikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Kuljetuspalveluiden myöntämiseen vaikuttaa toisaalta henkilön toimintarajoite ja toisaalta asuin- ja liikkumisympäristö sekä joukkoliikenteen soveltuvuus. Vaikeavammaisuuteen perustuvien kuljetusten kustannustietoja suunnittelualueiden kunnissa on esitetty taulukossa 10.

Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset

Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset koskevat henkilöitä, joiden toimintakyky on alentunut siten, että he tarvitsevat apua ja henkilökohtaista huolenpitoa. Tavoitteena ovat sellaiset toimintamuodot, jotka mahdollistavat itsenäisen asumisen sekä luovat edellytyksiä selviytyä omatoimisesti päivittäisistä tehtävistä. Tyypillisimpiä sosiaalihuoltolain (SHL) perusteella korvattavia kuljetuksia ovat asiointimatkat ja ateriapalvelun kuljetukset. Kunnilla ei ole lakisääteistä velvollisuutta järjestää sosiaalihuoltolain mukaisia asiointimatkvoja, vaan niiden myöntäminen perustuu vapaaseen harkintaan. Sosiaalihuoltolakiin perustuvien kuljetusten kustannustietoja suunnittelualueiden kunnissa on esitetty taulukossa 10.

Ateriapalvelu on yleensä ensimmäisiä ikäihmisten yksin asumisen helpottamiseksi järjestettäviä palveluita. Ateriapalvelun kuljetuskustannukset voivat vaihdella merkittävästi paitsi kunnan maantieteellisten ominaispiirteiden myös erityisesti palvelun tuottamistavan johdosta. Yleensä laskennalliset kustannukset ovat suurimmat, jos kuljetuspalvelu on ulkoistettu kokonaan esimerkiksi takseille. Kuitenkin kotipalvelun hoitaessa kuljetukset itse on kuljetuksien todellisia kokonaiskustannuksia siihen tarvittavine työaikoinen vaikeampi määrittää, koska kuljetustyö on osa kodinhoitajien muuta työtä. Ateriapalvelujen kuljetusten kustannustietoja suunnittelualueiden kunnissa on esitetty taulukossa 10.

2.4 Kuntien sisäinen liikenne

Suunnittelualueiden kunnissa ei ole varsinaista paikallisliikennettä. Kuntien sisäinen bussiliikenne on lähinnä koululaisia palvelevaa lupa- ja ostoliikennettä. Lähes jokaisessa suunnittelualueiden kunnissa toimii muutamana kerran viikossa ajettavaa asiointi- tai palveluliikennettä. Muutamassa kunnassa kylien omat taksit hoitavat asiointiliikennettä yrittäjävetoisesti.

2.5 Seutulippu

Läntinen suunnittelualue

Alavus, Kuortane, Töysä ja Ähtäri kuuluvat Seinäjoen seutulippualueeseen, Lehtimäki on sen ulkopuolella. Seutulipulla maksettujen bussimatkojen lukumäärä on vähentynyt koko alueella ja myös suunnittelualueen kunnissa. Lipun hinnoittelussa Alavus poikkeaa selkeästi muista alueen kunnista, sillä siellä seutulipun hinta on 127 euroa. Kuortaneella lippu maksaa 76 euroa, Töysässä 90 ja Ähtärissä 100 euroa. Koko alueella myytiin vuonna 2007 yhteensä 65 seutulippua, joilla tehtiin noin 2500 seutulippumatkaa.

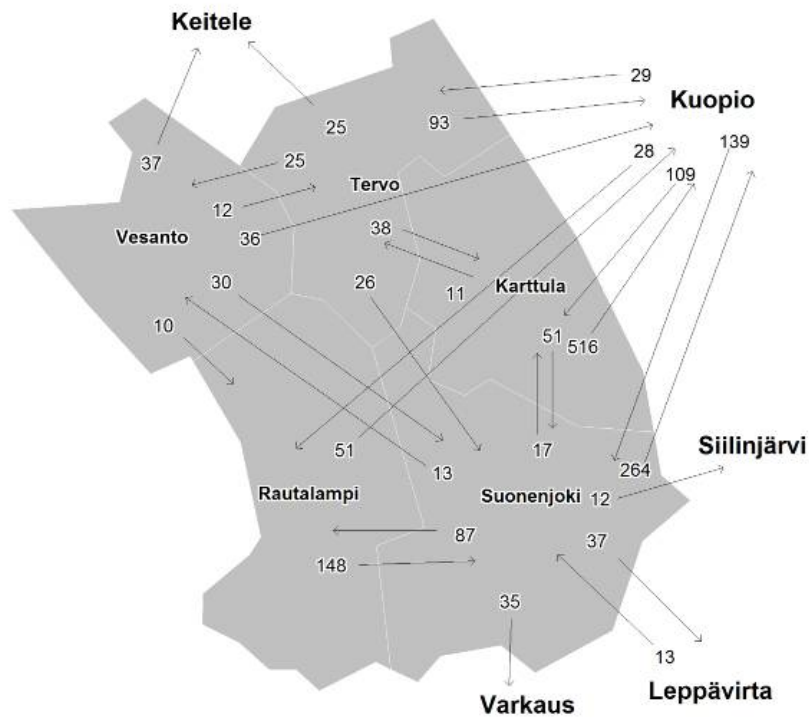
Itäinen suunnittelualue

Kaikki alueen kunnat kuuluvat Kuopion seutulippualueeseen. Koko seutulippualueella maksettujen bussimatkojen määrä on pysytellyt samalla tasolla useiden vuosien ajan. Seutulipun asiakashinta on Karttulassa 92, Rautalammilla 78, Suonenjoella 110, Terrovossa 105 ja Vesannolla 100 euroa. Koko suunnittelualueella myytiin vuonna 2007 yhteensä 500 seutulippua, joilla tehtiin yhteensä noin 21300 seutulippumatkaa.

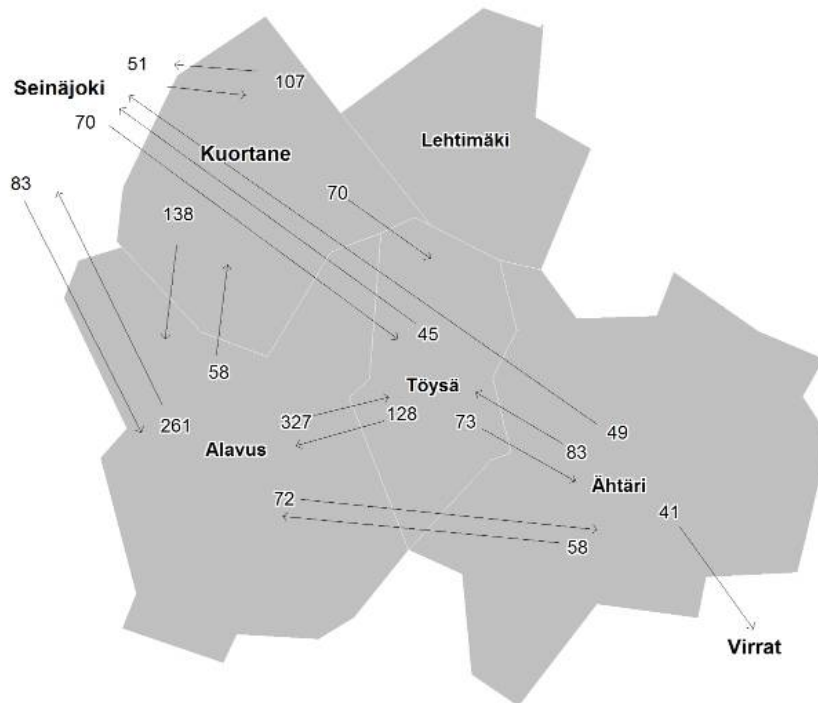
2.6 Työssäkäynti

Suurimmat työpaikat läntisellä suunnittelualueella ovat keskittyneet Töysään ja Ähtäriin. Itäisellä suunnittelualueella suurimmat työpaikat ovat keskittyneet Suonenjoelle.

Työmatkaliikenteen suuntautuminen on esitetty kuvissa 13 ja 14.



Kuva 13. Työmatkaliikenteen suuntautuminen itäisellä suunnittelualueella. Kartassa on esitetty vähintään 10 henkilön pendelivirrat Lähde: Tilastokeskus.



Kuva 14. Työmatkaliikenteen suuntautuminen läntisellä suunnittelualueella. Kartassa on esitetty vähintään 40 henkilön pendelivirrat Lähde: Tilastokeskus.

2.7 Matkustajamäärät

Suunnittelualueella liikennöidään linjaliikennettä sekä kuntien ja lääninhallituksen ostoliikennettä.

Läntinen suunnittelualue

Läntisen suunnittelualueen kuntien ostoliikenteen matkustajamääräksi arvioidaan käytössä olevien tietojen perusteella muutamia tuhansia asiakkaita vuodessa. Lääninhallituksen ostoliikenteen matkustajamäärät alueella ovat noin 110 000 matkustajaa/vuosi sisältäen alueelta lähtevien ja alueelle päätyvien vuorojen matkustajamäärät kokonaisuudessaan. Kokonaan suunnittelualueen sisällä tehtäviä matkoja arvioidaan lääninhallituksen ostoliikenteessä olevan tästä yli puolet. Seutulipulla tehdään vuosittain noin 2500 matkaa, sarja- ja kertalippujen matkamääräksi on arvioitu noin 40 000 matkaa. Koululaisten ja opiskelijoiden arvioidaan tekevän noin 360 000 matkaa seutuliikenteessä. Joukkoliikenteen kokonaismatkustajamääräksi arvioidaan tiedossa olevien matkojen perusteella noin 410 000 matkaa/vuosi.

Itäinen suunnittelualue

Itäisen suunnittelualueen kuntien ostoliikenteen matkustajamääräksi arvioidaan käytössä olevien tietojen perusteella muutamia tuhansia asiakkaita vuodessa. Lääninhallituksen ostoliikenteen matkustajamäärät alueella ovat noin 103 000 matkustajaa/vuosi sisältäen alueelta lähtevien ja alueelle päätyvien vuorojen matkustajamäärät kokonaisuudessaan. Kokonaan suunnittelualueen sisällä tehtäviä matkoja arvioidaan lääninhallituksen ostoliikenteessä olevan tästä yli puolet. Seutulipulla tehdään vuosittain noin 21 300 matkaa, sarja- ja kertalippujen matkamääräksi on arvioitu noin 30 000 matkaa. Koululaisten ja opiskelijoiden arvioidaan tekevän noin 240 000 matkaa seutuliikenteessä. Joukkoliikenteen kokonaismatkustajamääräksi arvioidaan tiedossa olevien matkojen perusteella noin 295 000 matkaa/vuosi.

2.8 Nykytilanteen analysointia

Linja-autoliikenteen kannattavuus on heikentynyt, koska koululaisikäluokkien pieneneminen on vähentänyt matkustajamääriä, polttoaine on kallistunut ja yksityisautoilun verotus keventynyt. Tämä kehitys on lisännyt lääninhallitukseen saapuvia hakemuksia linjaliikenneluvilla toimivien vuorojen liikennöintivelvoitteen lakkauttamiseksi. Samalla kun paineet entisten lupavuorojen muuttamisesta ostoliikenteiksi lisäävät tarvetta ostoihin, ovat määrärahat pysyneet samalla tasolla, eikä trendi näyttäisi muuttuvan lähitulevaisuudessa ainakaan parempaan suuntaan. Ongelmallisinta tilanteessa on liikenteiden lakkauttampaineiden kohdistuminen voimakkaimmin yhteysväleille, joilla tarjonta on niukinta.

Peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen hankintaa ohjaavaksi mittariksi on yhtenä ratkaisuna esitetty, että lääninhallitukset eivät ostaisi säännöllistä liikennettä, jonka keski-kuorma jää alle yhden matkustajan ajettua linjakilometriä kohden koko vuoroparia tarkasteltaessa. Alueilla, joilla peruspalvelutasoista joukkoliikennettä ei edellytetä ja säännöllinen ostoliikenne lakkautetaan, voidaan palvelu järjestää esimerkiksi kutsujoukko-

liikenteen avulla. Kutsuohjattu kaikille avoin joukkoliikenne palvelisi paremmin myös ikääntynyttä väestöä.

Seutulippua käytetään suunnittelualueen kunnissa vähän. Vain osan vuotta palvelevat yhteydet ovat suuri este joukkoliikenteen säännölliseen käyttöön siirtymiselle. Seudut eroavat myös seutulipun kysynnän suhteen toisistaan. Yksi selittävä tekijä voi olla henkilöautotiheydessä, joka on Länsi-Suomen suunnittelualueella huomattavasti Itä-Suomen suunnittelualueita korkeampi (vrt. taulukko 1.). Kunnat tukevat seutulipun käyttöä alentamalla asiakashintaa. Tukemisen määrässä on huomattavia kuntakohtaisia eroja. Lisäksi esimerkiksi Alavudella kaupunki maksaa tukea oman auton käytöstä työmatkoilla.

Koululaisikäluokat ovat pienentymässä ja erityisesti haja-asutusalueilla asuvien koululaisten määrät ovat vähentymässä. Mahdolliset muutokset kouluverkossa lisäävät kuljetuksien tarvetta ja jatkavat kuljetusmatkojen pituutta. Ajallisesti kohtuuttoman pitkät, linja-autolla hoidetut koulukuljetukset ovat nykyisin ongelmana muutamissa kunnissa.

Kaikissa suunnittelualueen kunnissa yläasteiden lukujärjestykset on laadittu siten, että koulupäivät alkavat ja päättyvät kaikilla pääsääntöisesti samaan aikaan. Tämä luo linja-autoliikenteelle hyvät toimintaedellytykset kuljetusryhmien ollessa mahdollisimman suuria ja kuljetuksien säännöllisiä. Ala-asteilla vastaavien lukujärjestyksien laatiminen ei ole mahdollista, koska nuorimmilla oppilailla on lyhyempiä koulupäiviä kuin vanhemmilla. Välikuljetuksien tarve voidaan sopivin järjestelyin minimoida. Molemmilla suunnittelualueilla on myös muutamien kuntien kesken porrastettu koulujen alkamisai-koja kuljetusten järjestämismahdollisuuksien parantamiseksi.

Väestön ikääntyminen aiheuttaa kasvavia vaatimuksia kuntien kuljetuspalveluille. Voimakkaimmin kasvava väestöryhmä koko valtakunnassa ovat seuraavien kymmenien vuosien aikana yli 75-vuotiaat. Heidän osuutensa väestöstä ennustetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä. Ikääntyneen väestön osuuden kasvaessa tarve erilaisille yhteiskunnan korvaamille erityispalveluille kasvaa väistämättä. Ikärakenteen muutos aiheuttaa lisääntyvää tarvetta niin vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain kuin sairausvakuutuslainkin mukaan korvattaville matkoille. Samalla työikäisen väestön vähentyminen laskee kuntien ja valtion verotuloja.

3 Rahoitus

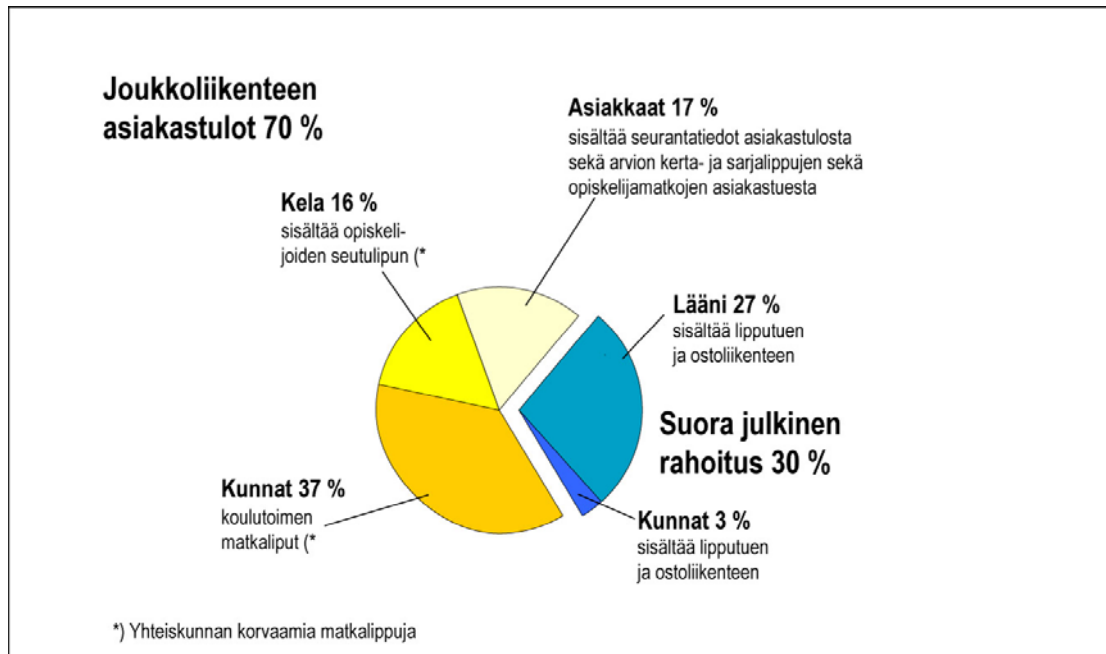
3.1 Rahoitus yhteensä

Läntinen suunnittelualue

Länsi-Suomen suunnittelualueella joukkoliikenteen liikevaihto on arvion mukaan yhteensä noin 1,8 miljoonaa euroa, josta asiakastulojen osuus on noin 70 prosenttia ja suoran julkisen rahoituksen osuus noin 30 prosenttia. Joukkoliikenteen asiakastuloihin sisältyy yhteiskunnan rahoittamia lakisääteisiä matkalippujen korvauksia (kuva 15). Kaikkiaan yhteiskunnan rahoituksen osuus suunnittelualueella on noin 1,5 milj. euroa (83 %).

Asiakastulon määrää joudutaan arvioimaan, koska kerta- ja sarjalipun käyttäjämäärät eivät ole tiedossa (taulukko 3). Seutulippujen asiakastulo oli vuonna 2006 noin 8000 euroa, mistä on puhdistettu pois yhteiskunnan tukemat koulu- ja opiskelumatkat. Jos oletetaan lisäksi, että seutuliikenteessä tuloista noin 40 prosenttia on opiskelijoiden matkatuloa ja noin 55 prosenttia kerta- ja sarjalippumatkatuloja, päädytään yhteensä arvioon noin 0,3 miljoonan euron suuruudesta lipputulosta.

Kuva 15. Arvio joukkoliikenteen rahoituksen jakautumisesta läntisellä suunnittelualueella.



Keskimääräiset joukkoliikenteen tulot eivät anna alueen liikenteen tilasta täysin oikeaa kuvaa. Korvaus voi olla korkea siellä, missä ostetaan lyhyitä koulumatkoja, eikä kalustoa ja työvoimaa pystytä tehokkaasti hyödyntämään. Toisaalta tulot voivat olla alhaiset niillä vuoroilla, jotka ovat osa pidempää reittiä ja saavat parempaa tuloa suunnittelualueen ulkopuoliselta alueelta.

Taulukko 3. Asiakastulo läntisellä suunnittelualueella (perustuu osaksi arvioihin)

Arvio asiakastuloista (17%)	euroa/vuosi
Seutulippu	8 000
Arvio kerta- ja sarjalippumatkoista seutuliikenteessä *)	165 000
Arvio opiskelumatkoista seutuliikenteessä**)	116 000
Asiakastulot yhteensä	289 000

*) Oletus, että kerta- ja sarjalippumatkoja noin kymmenen prosenttia kaikista matkoista

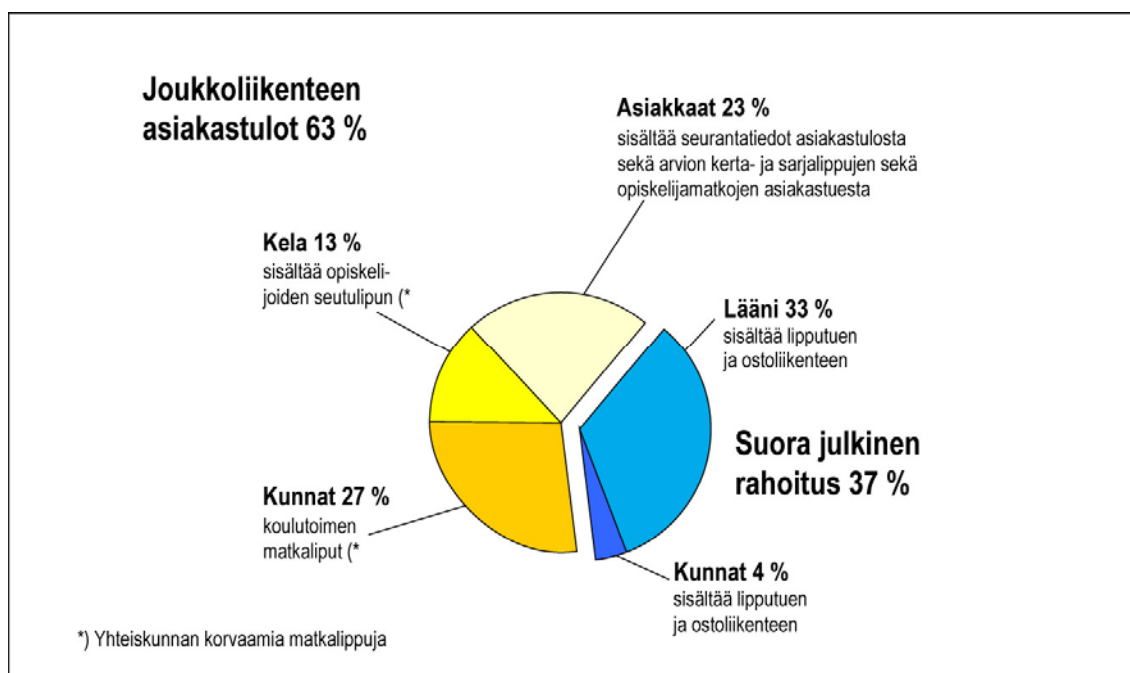
**) Opiskelijoiden koulumatkatuen omavastuuosuus on 43 euroa. Alueella on arviolta noin 300 opiskelijaa, jotka käyttävät bussia koulumatkoihinsa.

Itäinen suunnittelualue

Itäisellä suunnittelualueella joukkoliikenteen liikevaihto on arvion mukaan yhteensä noin 1,3 miljoonaa euroa, josta asiakastulojen osuus on noin 63 prosenttia ja suoran julkisen rahoituksen osuus on noin 37 prosenttia. Joukkoliikenteen asiakastuloihin sisältyy yhteiskunnan rahoittamia lakisääteisiä matkalippujen korvauksia (kuva 16). Kaikkiaan yhteiskunnan rahoituksen osuus suunnittelualueella on noin 1,0 milj. euroa (77 %).

Asiakastulo on arvioitu, koska kerta- ja sarjalipun käyttäjämäärät eivät ole tiedossa (taulukko 4). Seutulippujen asiakastulo oli vuonna 2007 noin 61 000 euroa, mistä on puhdistettu pois yhteiskunnan tukemat koulu- ja opiskelumatkat. Jos oletetaan, että seutuliikenteessä tuloista noin 40 prosenttia on opiskelijoiden matkatuloa, noin 20 prosenttia seutulipputulosta ja noin 40 prosenttia kerta- ja sarjalippumatkatuloja, päädytään yhteensä arvioon noin 0,3 miljoonan euron lipputulosta.

Keskimääräiset joukkoliikenteen tulot eivät anna alueen liikenteen tilasta täysin oikeaa kuvaa. Korvaus voi olla korkea siellä, missä ostetaan lyhyitä koulumatkoja, eikä kalustoa ja työvoimaa pystytä tehokkaasti hyödyntämään. Toisaalta tulot voivat olla alhaiset niillä vuoroilla, jotka ovat osa pidempää reittiä ja saavat parempaa tuloa suunnittelualueen ulkopuoliselta alueelta.



Kuva 16. Arvio joukkoliikenteen rahoituksen jakautumisesta läntisellä suunnittelualueella.

Taulukko 4. Asiakastulo itäisellä suunnittelualueella (perustuu osaksi arvioihin)

Arvio asiakastuloista (23 %)	euroa/vuosi
Seutulippu	61 000
Arvio kerta- ja sarjalippumatkoista seutuliikenteessä *)	118 000
Arvio opiskelumatkoista seutuliikenteessä**)	101 000
Asiakastulot yhteensä	280 000

*) Oletus, että kerta- ja sarjalippumatkoja noin kymmenen prosenttia kaikista matkoista

**) Opiskelijoiden koulumatkatuen omavastuuosuus on 43 euroa. Alueella on arviolta noin 250 opiskelijaa, jotka käyttävät bussia koulumatkoihinsa.

3.2 Lääninhallituksen rahoitus

Lääninhallituksen rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen oli läntisellä suunnittelualueella yhteensä noin 0,47 miljoonaa euroa ja itäisellä suunnittelualueella yhteensä noin 0,39 miljoonaa euroa.

Länsi-Suomen lääninhallituksella on suunnittelualueella ostoliikennesopimuksia, joiden vuotuinen korvaus on noin 539 000 euroa. Kyseisissä vuoroissa tehdään noin 110 000 matkaa. Lääninhallitus maksaa ostoliikennekorvausta noin 4,9 euroa/matka. Tarkastelussa ovat mukana kaikki alueelta alkavat tai alueelle päättyvät ostoliikenteen vuorot kokonaisuudessaan. Jos vuorot jyvitetään ajokilometrien suhteessa kunnittain, kohdistuu suunnittelualueelle lääninhallituksen liikenteen ostoja arviolta noin 470 000 eurolla.

Itä-Suomen lääninhallituksella on suunnittelualueella ostoliikennesopimuksia, joiden vuotuinen korvaus on noin 454 000 euroa. Kyseisissä vuoroissa tehdään alueella vuosittain noin 103 000 matkaa. Matkaa kohti lääninhallitus maksaa ostoliikennekorvausta noin 4,4 euroa. Tarkastelussa ovat mukana kaikki alueelta alkavat tai alueelle päättyvät ostoliikenteen vuorot kokonaisuudessaan. Jos vuorot jyvitetään ajokilometrien suhteessa kunnittain, kohdistuu suunnittelualueelle lääninhallituksen liikenteen ostoja arviolta noin 370 000 eurolla.

Taulukko 5. Lääninhallituksen rahoitus alueen joukkoliikenteeseen.

euroa/vuosi

	LH:n ostot ¹	Lippu- avustukset	Yhteensä
Itä-Suomi	370 000	25 000	395 000
Länsi-Suomi	470 000	3 000	473 000

¹ Pitempimatkaiset vuorot jyvitettyinä ajokilometrien suhteessa suunnittelualueelle.

3.3 Kuntien henkilökuljetusten rahoitus

Kuntien joukkoliikennerahoitusta koskevat tiedot perustuvat kuntien lääninhallituksille toimittamiin tietoihin. Tiedot koskevat pääosin vuotta 2006. Tarkemmat kuntakohtaiset tiedot on esitetty raportin liitteenä.

Läntisellä suunnittelualueella käytetään henkilökuljetuksiin yhteensä noin 1,81 miljoonaa euroa vuodessa, itäisellä suunnittelualueella noin 1,39 miljoonaa euroa vuodessa. Eniten kustannuksia aiheutuu koululaisten kuljettamisesta. Sosiaalitoimen kuljetuksista suurin ja nopeasti kasvava kustannuserä ovat vammaispalvelulain mukaiset matkat.

Kunnat rahoittivat avointa joukkoliikennettä vuosittain läntisellä suunnittelualueella 52 000 eurolla (2006) ja itäisellä suunnittelualueella 89 000 eurolla (2005). Taksaalennuksiin käytettiin koko avoimen joukkoliikenteen rahoituksesta läntisellä suunnittelualueella noin 3000 euroa (6 %) ja itäisellä noin 21 000 euroa (24 %). Muu avoimen joukkoliikenteen rahoitus kohdistuu lähinnä linja-autovuorojen, taksivuorojen ja palveluliikenteen ostoihin. Peruskoulun sekä lukion ja keskiasteen matkalippuihin käytettiin vuodessa lisäksi läntisellä suunnittelualueella noin 0,64 miljoonaa euroa ja itäisellä suunnittelualueella noin 0,32 miljoonaa euroa.

Suunnittelualueiden kunnat rahoittavat merkittävästi alueen henkilökuljetuksia. Koulutoimen kuljetuskustannukset olivat läntisellä suunnittelualueella noin 1,2 miljoonaa euroa ja itäisellä suunnittelualueella noin miljoonaa euroa. Koulutoimen kuljetusten rahoituksesta suuntautuu kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen koululaislippujen kautta läntisellä suunnittelualueella 643 000 euroa (53 %) ja itäisellä suunnittelualueella 324 000 euroa (32 %). Tämä on otettu huomioon aiemmin esitettyssä kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoituksessa. Lisäksi alueen koulutoimet ostavat taksikuljetuksia. Taksikuljetusten osuus läntisellä suunnittelualueella on noin 36 prosenttia (0,45 milj. euroa) ja itäisellä suunnittelualueella noin 58 prosenttia (0,58 milj. euroa) kaikista alueen koulutoimen kuljetuskustannuksista. Taksikuljetusten osuus kokonaiskustannuksista vaihtelee merkittävästi kunnittain.

Suunnittelualueen kuntien koulutoimet ostavat myös linja-autoilla hoidettavaa tilausliikennettä. Sen osuus on kuitenkin läntisellä suunnittelualueella noin kuusi prosenttia ja itäisellä suunnittelualueella noin neljä prosenttia alueen koulutoimien kuljetusten kokonaiskustannuksista.

Sosiaalitoimen kuljetuskustannuksista suurimman osan muodostavat vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset. Läntisellä suunnittelualueella niiden osuus sosiaalitoimen kuljetuskustannuksista on noin 43 prosenttia ja itäisellä suunnittelualueella 69 prosenttia. Lisäksi rahoitetaan muun muassa sosiaalihuoltolain mukaisia matkoja ja kehitysvammaisten kuljetuksia.

3.4 Kelan koulumatkatuki

Koulumatkatukea maksetaan joko kuljetuksen järjestäjälle tai suoraan opiskelijalle, mikäli kuljetusta ei voida järjestää. Vuonna 2007 koulumatkatukea maksettiin alueen opiskelijoiden matkoihin läntisellä suunnittelualueella yhteensä 386 733 euroa ja itäisellä suunnittelualueella 225 332 euroa. Eniten korvausta koulumatkasta maksettiin Matkahuollolle. Kelan koulumatkatuki vuonna 2007 on esitetty taulukoissa 7 ja 8.

Taulukko 6. Kelan koulumatkatuki läntisen suunnittelualueen kunnissa vuonna 2007.

Kunta	YHTEENSÄ	Matkahuolto	VR	Koulutuksen järjestäjä	Opiskelija, muu joukkoliikenn	Opiskelija, oma matkustusta
Alavus	203410	167965	0	543	0	34901
Kuortane	68066	36081	0	9716	0	22268
Lehtimäki	40797	31112	0	1716	0	7970
Töysä	46258	32505	0	1089	0	12663
Ähtäri	28202	10485	282	467	0	16967
Yhteensä	386733	278148	282	13531	0	94769

Taulukko 7. Kelan koulumatkatuki itäisen suunnittelualueen kunnissa vuonna 2007.

Kunta	YHTEENSÄ	Matkahuolto	VR	Koulutuksen järjestäjä	Opiskelija, muu joukkoliikenn	Opiskelija, oma matkustusta
Karttula	45682	32615	0	3900	0	9167
Rautalampi	34127	27001	0	0	1102	6025
Suonenjoki	98458	67578	432	1402	0	29046
Tervo	35430	24564	371	7158	0	3338
Vesanto	11635	2209	0	4925	0	4502
Yhteensä	225332	153967	803	17385	1102	52078

4 Suunnitelma

4.1 Tavoite

Valtakunnallinen peruspalvelutaso määrittää muun muassa seuraavia tavoitteita liikennepalvelujen järjestämiseen:

Kuntien välisessä liikenteessä pyritään turvaamaan aikataulun mukaiset säännölliset runkoliikenteen palvelut tärkeimmillä reiteillä. Tavoitteena on, että alueellinen julkisen liikenteen verkko tyydyttää

- *kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeet*
- *kuntien välisen työssäkäynnin tarpeet*
- *pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet.*
- *runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa.*

Kuntien sisäisessä liikenteessä turvataan joustavat, alueellista liikenneverkkoa täydentävät, eri käyttäjäryhmille sopivat asiointi- ja liityntäyhteydet sekä koulu-laisten kuljetukset. Kuntien sisäisellä liikenteellä täydennetään alueellista liikenneverkkoa ja mahdollistetaan nykyisin erilliskuljetuksina hoidettavien kuljetusten yhdistely.

Kunnan sisäiset asiointi- ja liityntäyhteydet ovat ensisijaisesti esteettömiä, kaikkia käyttäjäryhmiä palvelevia yhteyksiä. Seutukuntien ja kuntien sisäisellä joukkoliikenteellä on entistä tärkeämpi tehtävä lakisääteisten kuljetusten hoidossa. Tavoitteena on, että kaikilla on mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa.

Jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollista liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Vähimmäistavoite on liityntämahdollisuuden tarjoaminen tarvitsijoille arkisin ja viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisin ja sunnuntai-iltaisin tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet järjestetään matkojenyhdistelykeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien järjestämiseen.

4.2 Linjasto

Linjaston suunnitteluperiaate

Linjastosuunnitelmaa laadittaessa nousi esiin kysymys siitä, miten käsitellään alueen läpi kulkevaa kaupunkien välistä runkoliikennettä. Tarkoituksena oli suunnitella liikenne kokonaisuutena puhtaalta pöydältä. Suunnittelun alussa päätettiin, että kaupunkikeskusten välinen liikenne tulee ottaa huomioon suunnitelmassa ”annettuna” liikenteenä, jota täydennetään alueen omilla tarpeilla. Kaupunkikeskusten välisen liikenteen vuorojen matkustustarpeet määräytyvät pääsääntöisesti suunnittelualueiden ulkopuolisista tekijöistä.

Käytännössä seutu voi siis suunnitella ja toteuttaa alueen sisäisen liikenteen ja asettamansa palvelutasotavoitteet täyttävän lähimpään kaupunkikeskukseen ajettavan liikenteen. Maaseutumaisten alueiden sisäisen liikenteen rungon muodostaa käytännössä koululaisliikenne.

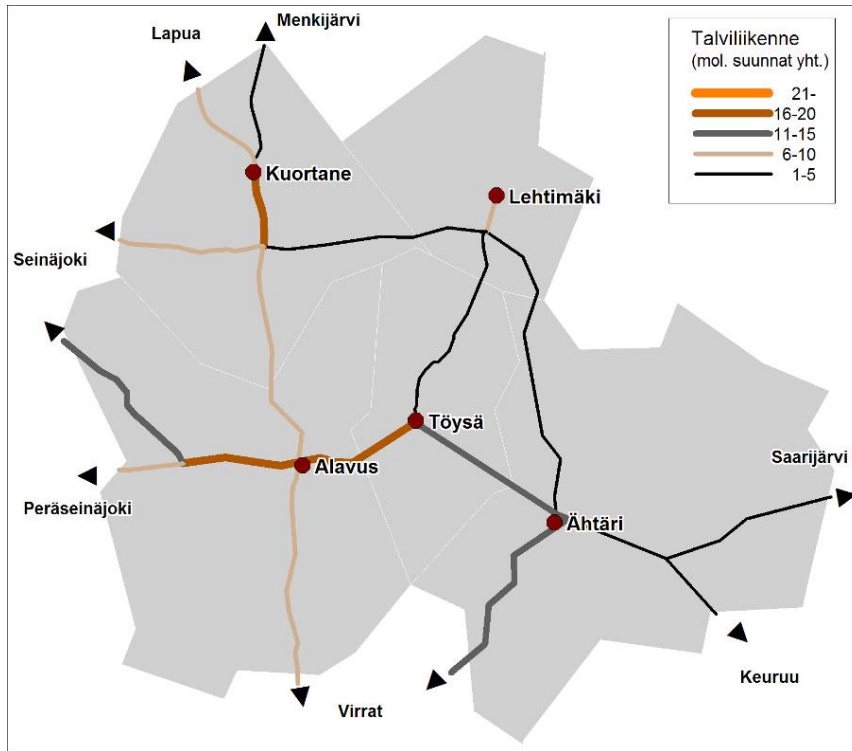
Lähtökohtana alueelliselle suunnittelulle ovat maankäyttö, väestön, palvelujen, työpaikkojen ja keskeisten terminaalien sijainti sekä valtakunnallinen peruspalvelutaso. Alueellista linjastoa on suunniteltu yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista välittämättä kolmessa vaiheessa:

1. Ensin on suunniteltu yhteydet kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien väliset yhteydet. (=perusreitistö), jota pyritään liikennöimään mahdollisimman pitkälle samanlaisena läpi vuoden.
2. Sen jälkeen on suunniteltu lisäyhteydet lähinnä koululaiskuljetuksia ja myös muita kuntien haja-asutusalueiden liikennetarpeita palvelemaan.
3. Lopuksi on suunniteltu kutsuliikenteen verkosto hoitamaan niiden alueiden ja käyttäjryhmien palveluita, joita ei pystytä säännöllisellä liikenteellä hoitamaan.

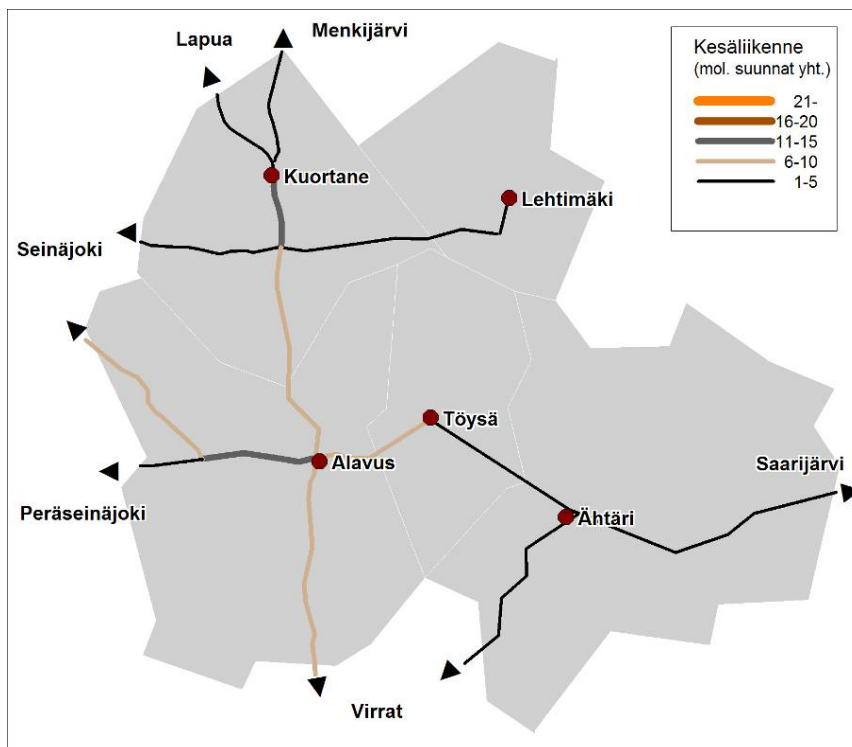
Pikavuoroliikenne on oletettu nykyisen kaltaiseksi. Sitä ei ole otettu huomioon suunnittelussa eikä kustannuslaskelmissa.

Peruslinjasto

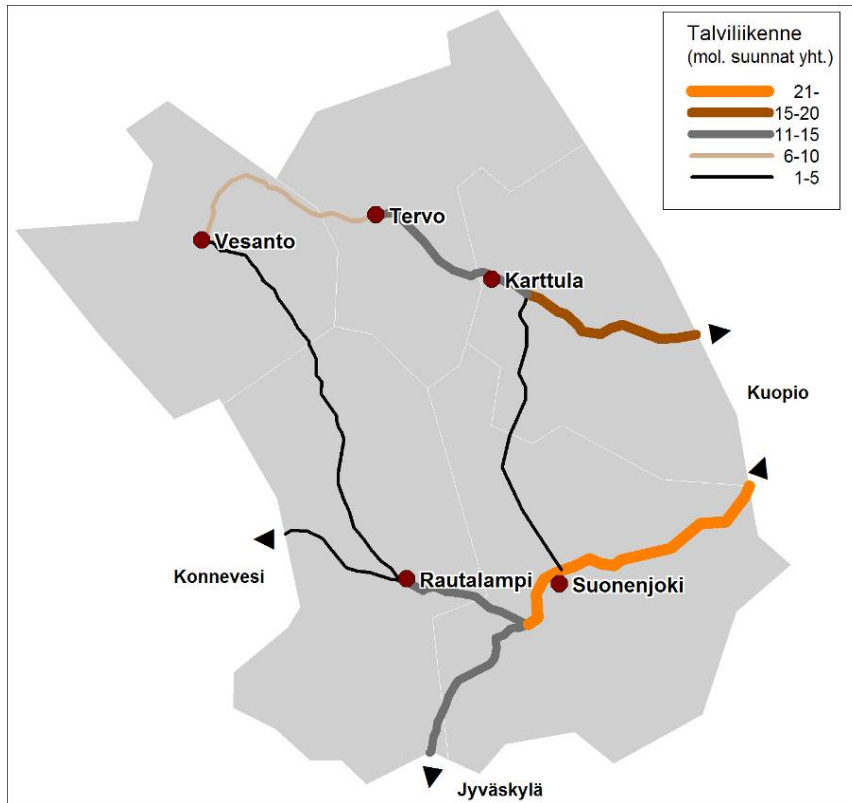
Peruslinjaston muodostaa kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien välinen, säännöllinen liikenne. Peruslinjastossa on huomioitu suunnittelualueiden läpimenevän liikenteen tarjonta, joka toimii suunnitelman ”annettuna” perusrunkona. Läpimenevän liikenteen linjastoa on täydennetty läntisellä suunnittelualueella Seinäjoelle ja itäisellä suunnittelualueella Kuopioon suuntautuvilla yhteyksillä. Työmatkayhteyksien tarjonta on suunniteltu pendelöintitietojen perusteella ja se hoidetaan sekä talvella että kesällä. Peruslinjasto kattaa pääsääntöisesti myös alueella tarvittavat liityntäyhteydet. Kesällä ja viikonloppuisin reitit pysyvät lähes samoina, mutta tarjontaa vähennetään.



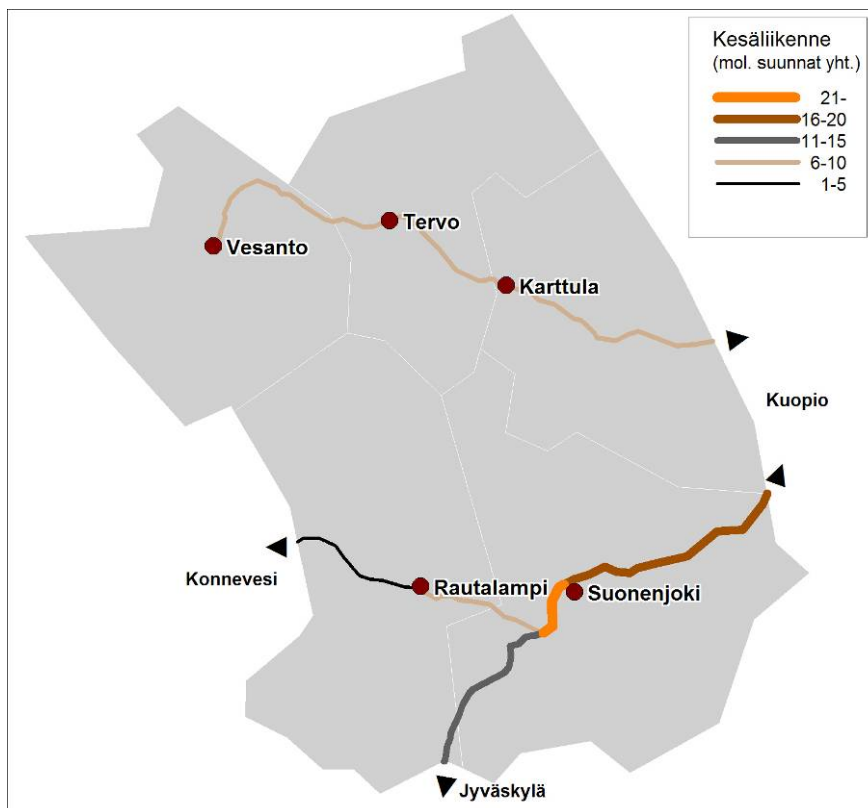
Kuva 17. Läntisen suunnittelualueen peruslinjasto talviarkipäivinä.



Kuva 18. Läntisen suunnittelualueen peruslinjasto kesäarkipäivinä.



Kuva 19. Itäisen suunnittelualan peruslinjasto talviarkipäivinä.



Kuva 20. Itäisen suunnittelualan peruslinjasto kesäarkipäivinä.

Lisälinjasto

Lisälinjasto on suunniteltu ensisijaisesti koulujen oppilaskuljetusten tarpeita ajatellen. Aamuisin kouluille on ajateltu järjestettävän yksi menokuljetus ja iltapäivällä pääsääntöisesti kaksi paluukuljetusta, mutta aikatauluihin ei ole tältä osin otettu kantaa.

Kuntien kuljetuskustannuksia pystyttäisiin vähentämään merkittävästi, mikäli koulujen alkamisaikojen voitaisiin porrastaa liikenteen kokonaisjärjestelyn kannalta mahdollisimman tehokkaasti. Tällöin koulujen alkamisaika porrastettaisiin tiesuunnittain kunta-rajoihin välittämättä. Tätä mahdollisuutta ei ole tässä suunnitelmassa käytetty hyväksi.

Työnjaon selkeyttäminen linja-autokaluston ja pienemmän kuljetuskaluston välillä nopeuttaa kuljetuksia. Laadun parantaminen ei välttämättä edes nosta kuljetuksista aiheutuvia kustannuksia, jos se voidaan toteuttaa niin, että linja-autokaluston reittimuutoksessa vapautuva aika voidaan hyödyntää toisaalla ja pienemmältä tieltä linja-autoreitille oppilaita siirtävässä syöttöliikenteessä voidaan hyödyntää takseja, jotka kuljettavat alakoululaisia samalla suunnalla.

Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä

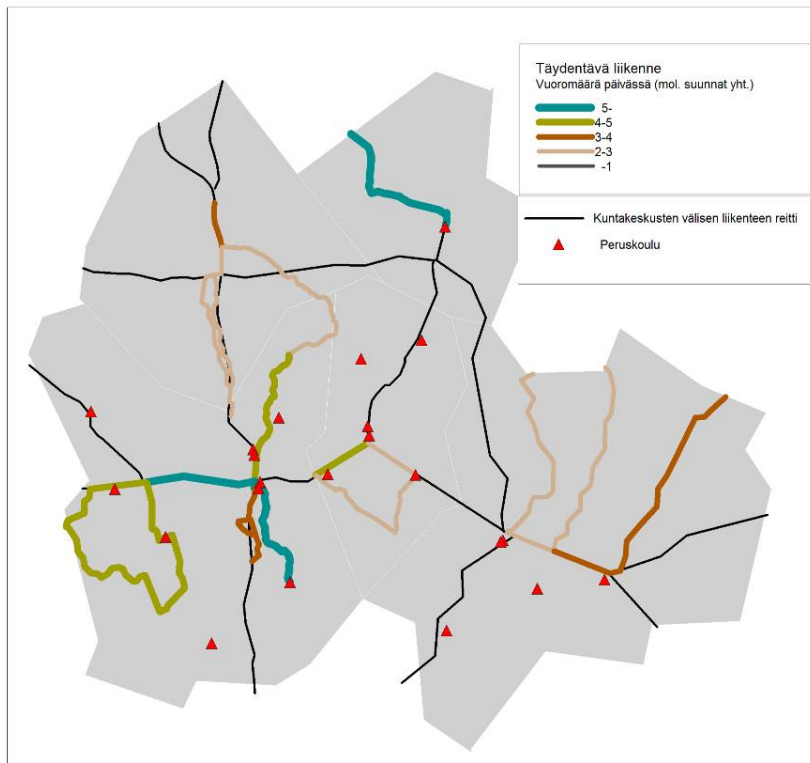
Kutsuliikennejärjestelmää esitetään laajennettavaksi kaikkiin alueen kuntiin. Monikäyttöistä pienkalustoa hyödynnetään myös sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten järjestämisessä. Kokonaisliikennetarjonnasta kutsuliikennettä on vain noin 5–10 prosenttia. Suurin osa alueiden liikenteestä on koululaiskuljetuksia, jotka eivät sovellu kutsuliikenteeseen. Kutsuliikenteellä voidaan hoitaa lähinnä kesäajan ja viikonloppuliikenteen vuoroja, joiden matkustajamäärät ovat alhaiset.

Ajokilometrien ja kustannusten arviointia varten kutsuliikenteelle on suunniteltu pääpiirteittäiset reitit, joilta autot voivat kutsujen mukaan tehdä poikkeamia. Esitetty kutsuliikenteen palvelualue kattaa läntisellä suunnittelualueella noin 77 prosenttia ja itäisellä suunnittelualueella yli 92 prosenttia eläkeikäisestä väestöstä. Yli 75-vuotiaiden kohdalla peitto on läntisellä alueella noin 76 prosenttia ja itäisellä noin 89 prosenttia. Liikennetarjonnan järjestämiseen tarvitaan molemmille alueille 5–6 autoa. Toiminta-alueeksi on ajateltu noin kahden kilometrin poikkeamat perusreiteiltä.

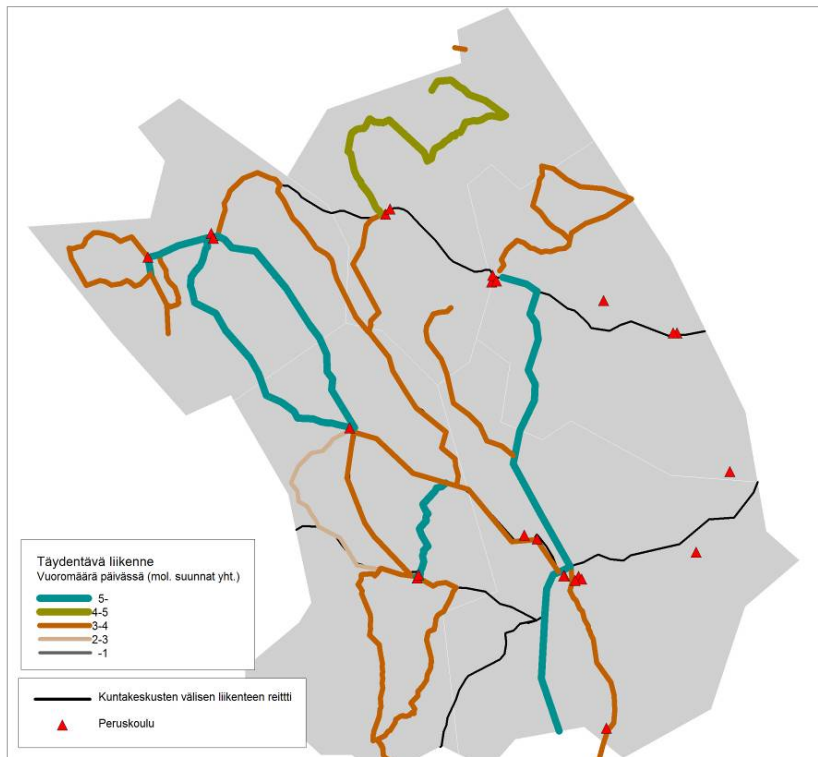
Kutsuliikenteen avulla voidaan tarjota julkisessa liikenteessä parempaa palvelutasoa niille alueille, joilla normaaleilla joukkoliikennepalveluilla ei ole toimintaedellytyksiä. Matkoja voidaan ketjuttaa kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen ja edesauttaa joukkoliikennepalvelujen säilymistä myös harvaan asutuilla alueilla. Liikenne tulee järjestää siten, että järjestelmä toimii osana kokonaisuutta.

Liikennetarjonnan määrä

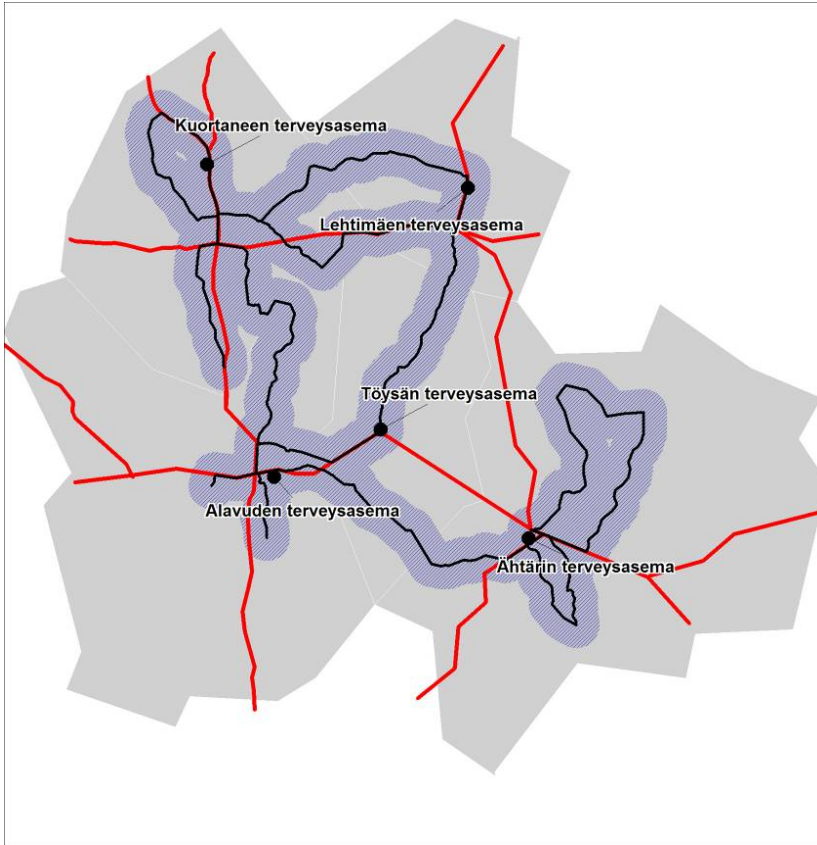
Esityksen mukainen liikennetarjonta käsittäisi läntisellä suunnittelualueella noin 0,7 miljoonaa seutuliikenteen kilometriä ja noin 300 000 kutsu-/palveluliikenteen kilometriä. Itäisellä suunnittelualueella tarjonta sisältäisi yhteensä noin 0,9 miljoonaa seutuliikenteen linjakilometriä ja noin 300 000 kutsu-/palveluliikenteen linjakilometriä.



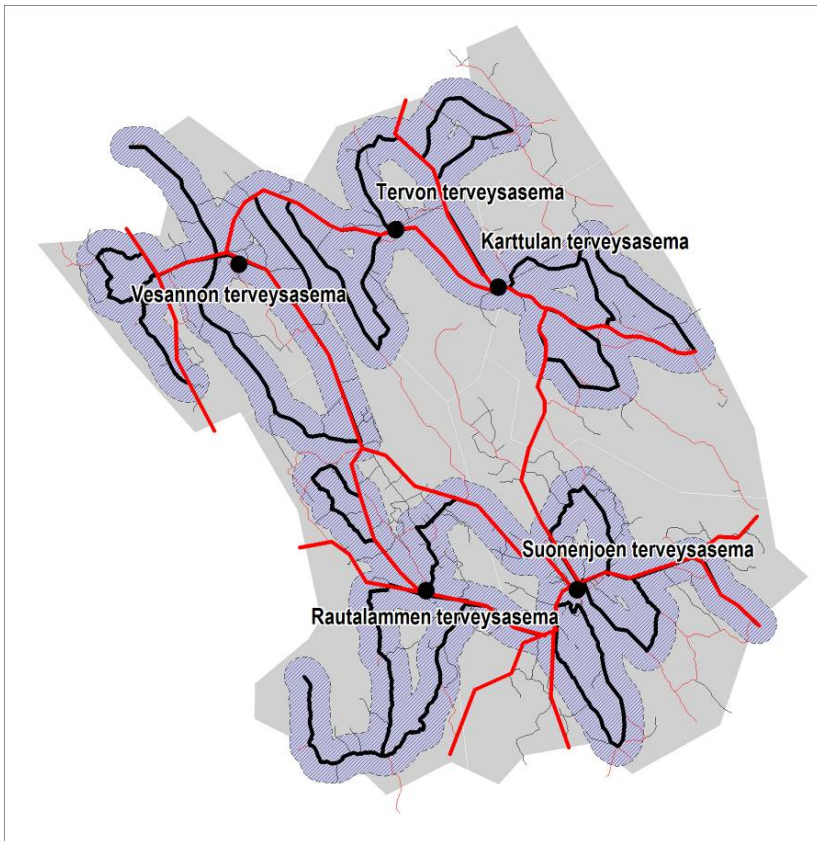
Kuva 21. Perusliikennettä täydentävä linjasto läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 22. Perusliikennettä täydentävä linjasto itäisellä suunnittelualueella.



Kuva 23. Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 24. Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä itäisellä suunnittelualueella.

5 Vertailu

5.1 Tarjonta

Suunnitelmassa on saavutettu kuljetuksia järjestelemällä nykyisen kaltainen palvelutaso seutuliikenteessä hieman pienemmällä ajettujen kilometrien määrällä. Tämä johtuu pääosin siitä, että suunnitelmassa kesä- ja viikonloppuliikenteen vuoroja on siirretty hoidettavaksi kutsuliikenteellä. Kutsu- ja/tai palveluliikenteen ajokilometrejä on selvästi lisätty. Kokonaisuutena ajettujen kilometrien määrä on pysynyt lähes samalla tasolla. Taulukossa 8 on esitetty suoritevertailu.

Taulukko 8. Vertailu ajettujen kilometrien määrässä esityksen mukaisessa mallissa ja nykyisin

Läntinen suunnittelualue	Esityksen mukainen tarjonta (milj. km/v)	Tarjonta nykytilanteessa (milj. km/v)	Muutos nykytilanteeseen (%)
Seutuliikenne	0,7	1,0	-30 %
Palvelu-/ asiointiliikenne	0,3	0,1	+200 %
Yhteensä	1,0	1,1	-10 %

Itäinen suunnittelualue	Esityksen mukainen tarjonta (milj. km/v)	Tarjonta nykytilanteessa (milj. km/v)	Muutos nykytilanteeseen (%)
Seutuliikenne	0,9	1,1	-18 %
Palvelu-/ asiointiliikenne	0,3	0,1	+200 %
Yhteensä	1,2	1,2	+/- 0 %

5.2 Rahoitus

Suunnittelualueen joukkoliikenteen tuloiksi arvioidaan nykyisin läntisellä suunnittelualueella 1,8 miljoonaa euroa ja itäisellä suunnittelualueella noin 1,3 miljoonaa euroa. Läntisellä alueella 0,3 miljoonaa euroa tulee suoraan asiakkailta ja 1,5 miljoonaa euroa on yhteiskunnalta lippurahoituksena, liikenteen ostoina tai yhteiskunnan maksamina matkalippuina. Itäisellä suunnittelualueella 0,3 miljoonan euron arvioidaan tulevan suoraan asiakkailta ja 1,0 miljoonaa euroa yhteiskunnalta lippurahoituksena, liikenteen ostoina tai yhteiskunnan maksamina matkalippuina.

Katsontakannan laajentaminen yksittäisestä kunnasta koko seutuun mahdollistaa liikenteiden suunnittelun ilman kuntarajoja. Nykyisellä rahoituksella saavutettaisiin parempi palvelutaso eteenkin haja-asutusalueilla lisäämällä kutsujoukkoliikennettä. Suunnitelman tarkkuustaso ei mahdollista tarkempaa kustannusvertailua. Kutsuliikennejärjestelmä parantaa oleellisesti mahdollisuuksia hyödyntää joukkoliikennettä sosiaalitoimen järjestämissä kuljetuksissa sekä vähentää tarvetta järjestää erilliskuljetuksia haja-asutusalueille.

5.3 Palvelutaso

Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Suunnitelman lähtökohtana on valtakunnallinen julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Nykyinen linjasto toteuttaa palvelutasotavoitteet muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Nämä tarjonnassa olleet puutteet on suunnitelmassa poistettu. Kuntakeskusten väliseen liikenteeseen on lisätty palvelutasotavoitteissa esitettyjä yksittäisiä vuoroja, mikäli peruspalvelutaso ei ole aikaisemmin toteutunut.

Esityksen mukainen peruslinjastoon ja täydentävään linjastoon perustuva suunnitelma selkeyttää tarjontaa. Kuntakeskusten välisenä liikenteen pohjana ovat ympäri vuoden samalla reitillä liikennöivät vuorot.

Joustavan kutsuliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen tarjonnan myös sellaisille alueille tai sellaisina aikoina, jolloin perinteiselle joukkoliikenteelle ei ole riittävää kysyntää. Nykytilanteeseen verrattuna palvelutaso paranisi etenkin haja-asutusalueilla uusien kutsuliikenteiden ansiosta.

6 Johtopäätökset

Joukkoliikenteen toimintaympäristö

Maaseutumaisten alueiden sisäisen liikenteen rungon muodostaa koululaisliikenne. Koululaisikäluokat ovat pienentymässä ja erityisesti haja-asutusalueilla asuvien koulu-laisten määrät ovat vähentymässä. Mahdolliset muutokset kouluverkossa lisäävät kuljetusten tarvetta ja jatkavat kuljetusmatkojen pituutta.

Joukkoliikenteen käyttö työmatkaliikenteessä on suunnittelualueiden kunnissa kokonaisuutena erittäin vähäistä. Vain osan vuotta palvelevat yhteydet ovat suuri este joukkoliikenteen säännölliseen käyttöön siirtymiselle. Lähtökohdat joukkoliikenteen käytölle voivat olla maaseutumaisilla alueilla myös hyvin erilaiset. Yksi selittävä tekijä joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen maaseutumaisilla alueilla voi olla henkilöautotiheydessä, joka tässä selvityksessä on etenkin Länsi-Suomen suunnittelualueella huomattavan korkea.

Väestön ikääntyminen aiheuttaa kasvavia vaatimuksia kuntien kuljetuspalveluille. Voimakkaimmin kasvava väestöryhmä ovat seuraavien kymmenien vuosien aikana yli 75-vuotiaat. Heidän osuutensa väestöstä ennustetaan lähes kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä.

Haja-asutusalueiden rakentaminen luo joukkoliikenteen toimintaympäristöön haasteita. Suunnittelutarveratkaisujen myöntäminen taajama- ja kyläalueiden ulkopuolelle heikentää joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksia maaseutumaisella alueella. Maankäytön suunnittelun yhtenä tavoitteena tulisi olla yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja asutuksen sijoittamien olemassa olevien joukkoliikennereittien läheisyyteen myös maaseutumaisilla alueilla.

Seutu parantaa palvelutasoa omista lähtökohdistaan

Lähtökohta alueellisen joukkoliikenteen suunnitteluun on kaupunkikeskustojen välinen joukkoliikenteen runkoverkko. Seutu järjestää tarvitsemiaan lisäyhteyksiä runkoverkolle.

Käytännössä seutu voi siis suunnitella ja toteuttaa seudun sisäisen kuntarajat ylittävän liikenteen, kuntien sisäisen liikenteen sekä runkoliikennettä täydentävän lähimpään kaupunkikeskukseen ajettavan liikenteen. Seutu määrittelee palvelutasotavoitteet kaiken suunnittelemansa liikenteen pohjaksi.

Yhtenäinen suunnittelu tehostaa joukkoliikennejärjestelmää

Suunnittelualueilla on nykyisin varsin tehokas joukkoliikennejärjestelmä ja vähän päällekkäisyyksiä. Yksi syy tähän on liikennetarjonnan vähäisyys, jolloin päällekkäistä tarjontaa ei pääse syntymään.

Kuntien kuljetuskustannuksia pystyttäisiin vähentämään, mikäli koulujen alkamis- ja päättymisaikoja pystyttäisiin porrastamaan nykyistä enemmän kuntarajoista välittämättä

siten, että kalustoa voitaisiin käyttää tehokkaammin useamman koulun oppilaiden kuljetuksiin. Käytännössä tämä on usein erittäin haasteellista toteuttaa, koska koulut suunnittelevat lukujärjestyksensä itsenäisesti ja kuntakohtaisesti.

Jatkossa palveluverkon keskittyminen lisää tarvetta kuntien yhteisille liikennepalveluille, joilla voidaan yhdistellä tehokkaasti eri kuntien samaan paikkaan suuntautuvia kuljetuksia. Kuntarajoista riippumaton suunnittelujärjestelmä luo edellytyksiä sille, että useiden erillisten ja kuntakohtaisten kuljetusten sijaan pystyttäisiin järjestämään kuntien yhteistä joukkoliikennettä.

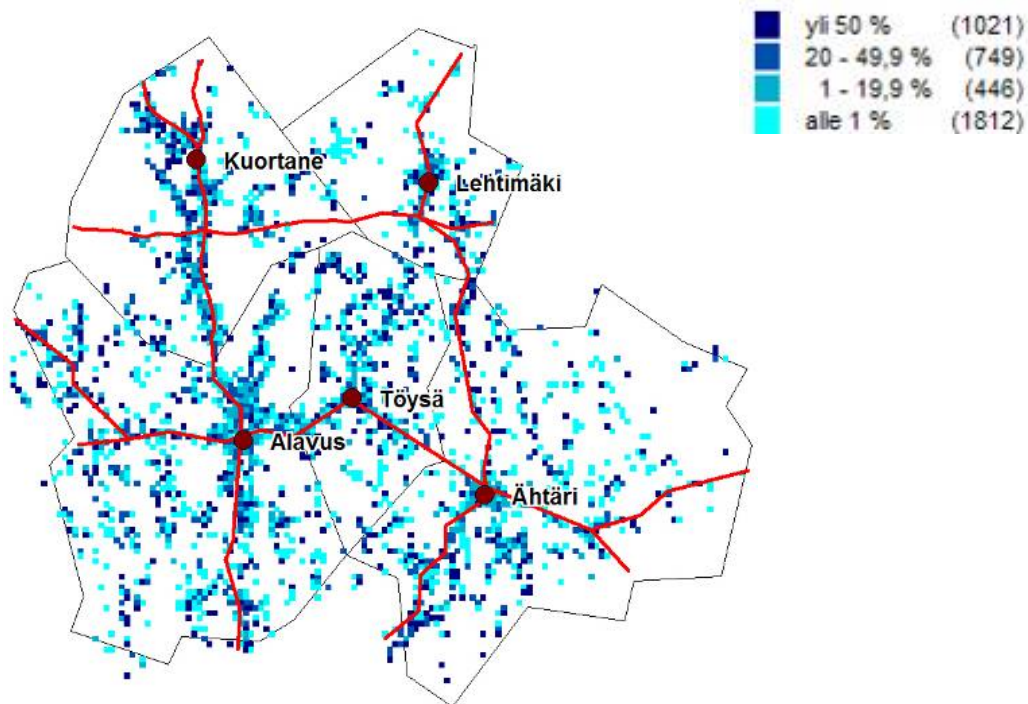
Asukkaiden kannalta palvelutasoa voidaan parantaa

Suunnitelman mukaisessa tarjonnassa palvelutaso säilyy vähintään nykytasolla kuntien välisessä liikenteessä. Haja-asutusalueilla laajeneva kutsuliikenne parantaa palvelutasoa. Ohuille matkustajavirroille pystytään tarjoamaan palvelua tarpeen mukaan ja joukkoliikenneyhteydet esimerkiksi kuntien terveyskeskuksiin paranevat.

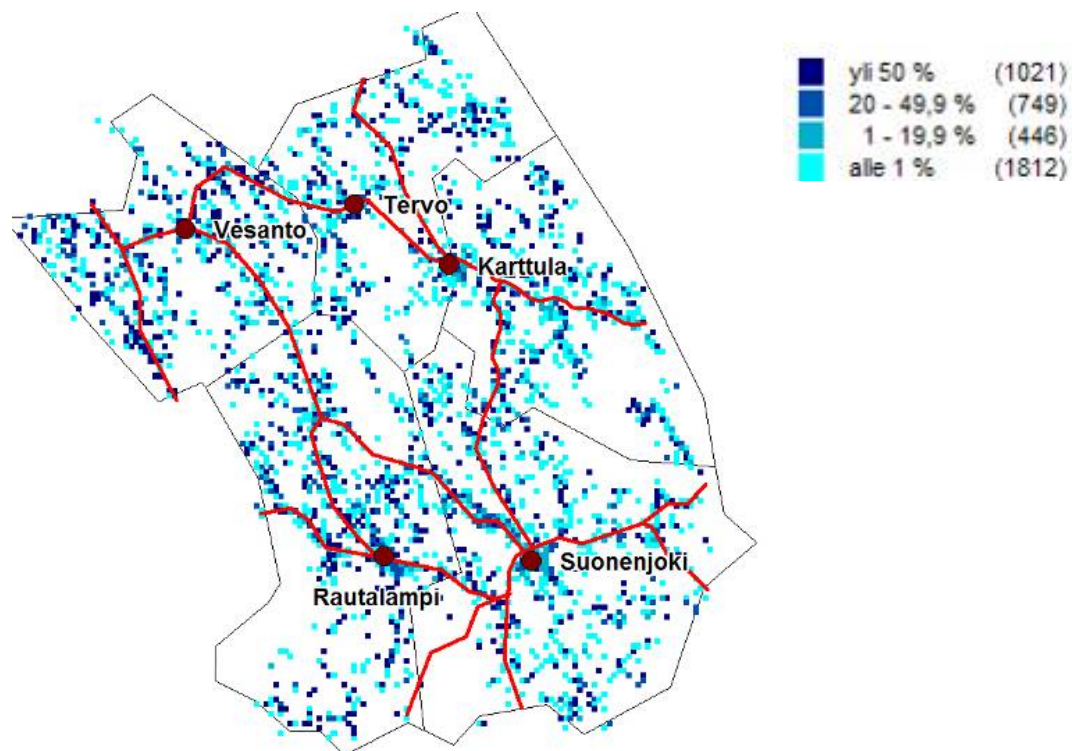
Liikennetarpeet muuttuvat ikärakenteen muuttuessa. Väestö keskittyy suunnittelualueella voimakkaasti ydinalueelle. On kuitenkin tärkeää palvella myös muita alueita. Suunnitelmassa esitetty kutsuliikennejärjestelmä parantaa oleellisesti mahdollisuuksia hyödyntää joukkoliikennettä sosiaalitoimen järjestämissä kuljetuksissa sekä vähentää tarvetta järjestää erilliskuljetuksia haja-asutusalueille. Kutsuliikenne on käytännössä ainoa keino säilyttää kustannustehokkaat joukkoliikennepalvelut kuntien kaikilla alueilla.

Sosiaalitoimen kuljetuksia olisi mahdollista huomattavasti tehostaa laajennetun kutsuliikennejärjestelmän myötä. Tämä kuitenkin edellyttää yhteistyötä sosiaalitoimien ja liikenteen suunnittelijoiden välillä, eli tietoa tarpeista, seurantatietoa kuljetuspalveluiden käytöstä ja arvioita muutostarpeista.

Liitteet



Kuva 25. Yli 64-vuotiaiden osuus läntisen suunnittelualan koko väestöstä 500*500 metrin ruuduissa.



Kuva 26. Yli 64-vuotiaiden osuus itäisen suunnittelualan koko väestöstä 500*500 metrin ruuduissa.

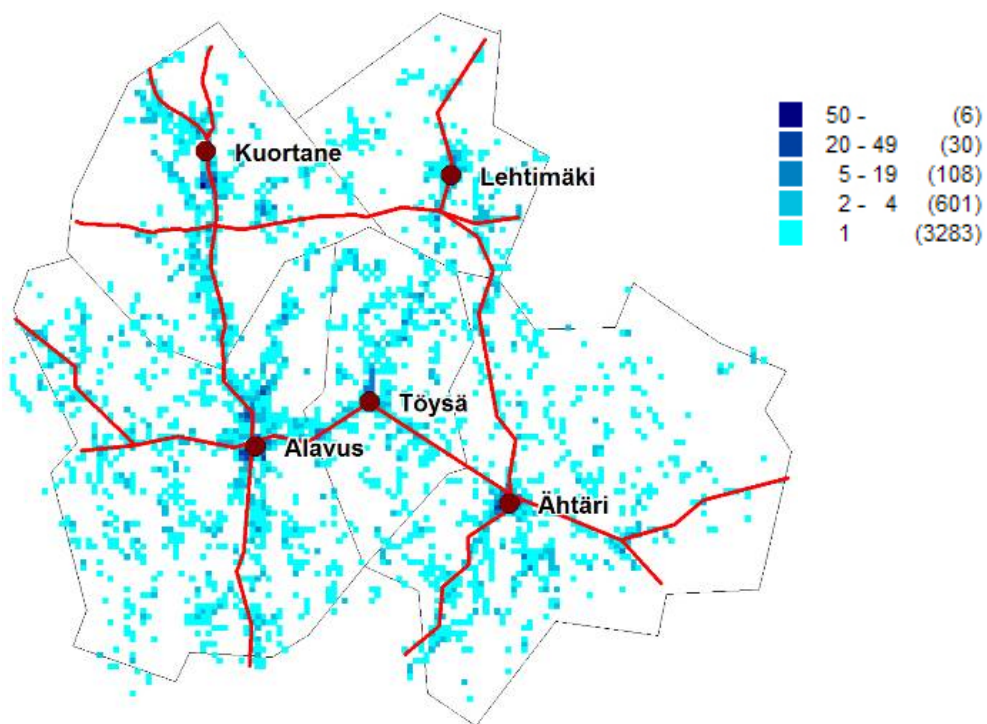
Taulukko 9. Väestön määrä- ja ikärakenne-ennuste vuoteen 2030 (Tilastokeskus)

	Alavus				Kuortane				Lehtimäki				Töysä				Ähtäri			
	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030
0-7 v.	850	884	909	868	317	300	292	275	130	119	125	118	326	356	400	387	503	479	482	460
8-17 v.	1 216	1 125	1 118	1 142	482	440	411	406	226	189	147	152	447	433	463	501	864	727	662	669
18-64 v.	5 452	5 332	4 643	4 315	2354	2255	1890	1722	1 102	1 025	805	687	1 851	1 935	1 917	1 889	4 013	3 892	3 134	2 771
65-74 v.	991	1 002	1 400	1 239	483	473	628	510	209	218	299	251	310	318	491	508	728	739	1 124	941
75 v. -	1 034	1 078	1 181	1 623	531	541	559	729	247	251	263	351	314	328	379	563	749	774	879	1 288
yht.	9 543	9 421	9 251	9 187	4 167	4 009	3 780	3 642	1 914	1 802	1 639	1 559	3 248	3 370	3 650	3 848	6 857	6 611	6 281	6 129

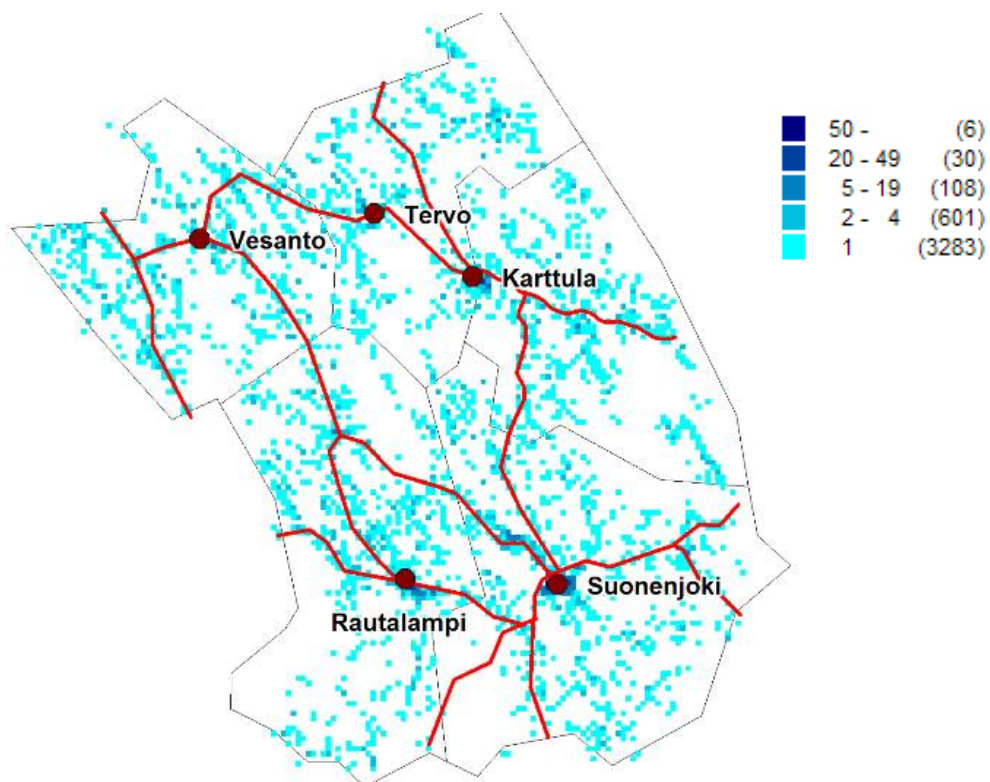
	Karttula				Rautalampi				Suonenjoki				Tervo				Vesanto			
	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030
0-7 v.	362	387	420	395	246	245	248	235	575	589	557	513	93	58	46	42	142	144	143	130
8-17 v.	505	541	581	601	389	361	338	341	847	791	778	749	199	168	90	81	274	234	185	185
18-64 v.	2070	2140	2114	2021	2 008	1 943	1 633	1 459	4 462	4 366	3 769	3 375	1 020	971	734	551	1 415	1 326	1 014	847
65-74 v.	322	304	458	465	468	458	609	533	898	941	1 358	1 240	235	205	322	307	347	329	467	396
75 v. -	290	315	331	475	492	501	515	676	959	984	1 117	1 598	243	257	242	341	370	375	366	494
yht.	3549	3687	3904	3957	3 603	3 508	3 343	3 244	7 741	7 671	7 579	7 475	1 790	1 659	1 434	1 322	2 548	2 408	2 175	2 052

Taulukko 10. Kuntien kuljetuskustannukset

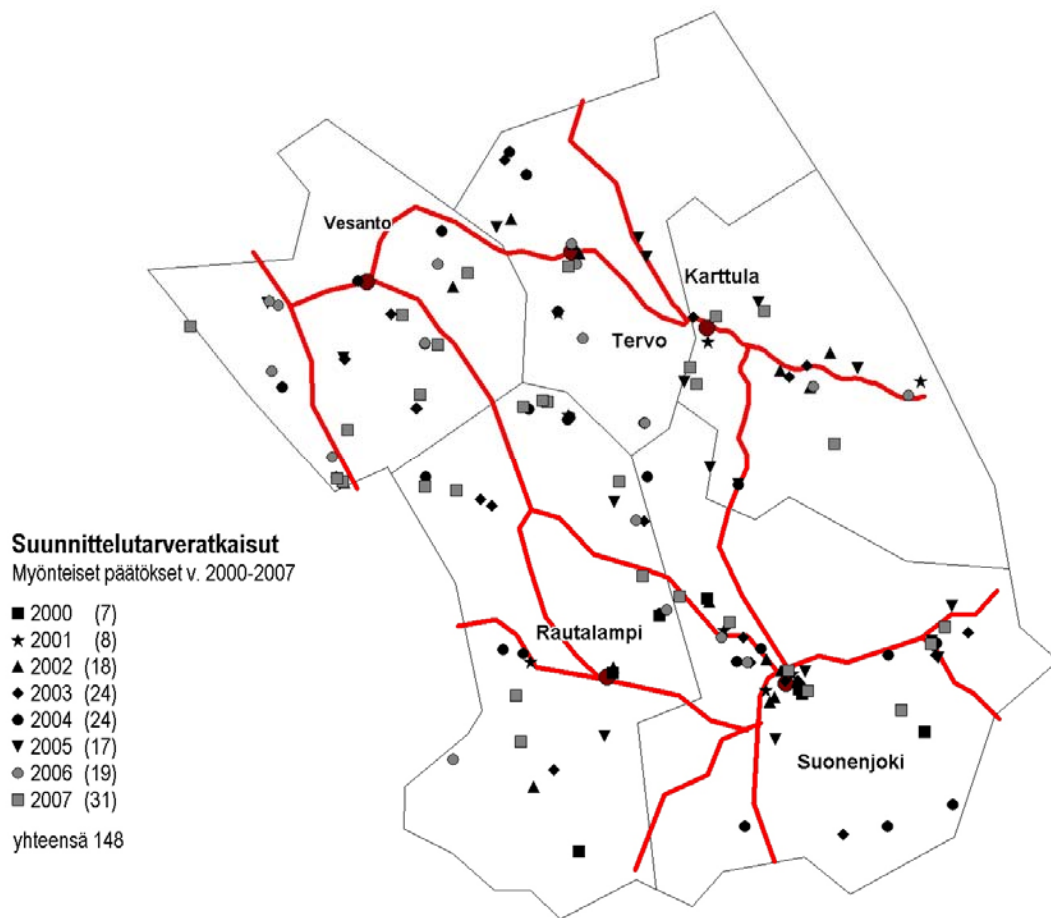
Kuljetustehtävä	Alavus	Kuortane	Lehtimäki	Töysä	Ähtäri	Yht	Karttula	Rautalampi	Suonenjoki	Tervo	Vesanto	Yht.
KAIKILLE AVOIN JOUKKOLIIKENNE												
Linja-autovuorot	5 144	0	0	0	7 858	13 002	3 720	0	16 910	0	0	20 630
Taksivuorot	0	0	0	0	0	0	7 430	3 105	11 276	4 816	18 677	45 304
Taksa-alennukset	2 012	0	0	0	1 118	3 130	4 090	2 817	14 454	0	0	21 361
Palveluliikenne	3 536	23 484	0	0	9 158	36 178	0	0	0	0	1 322	1 322
Kaikille avoin joukkoliikenne yhteensä	10 692	23 484	0	0	18 134	52 310	15 240	5 922	42 640	4 816	19 999	88 617
OPETUSTOIMEN KULJETUKSET												
Esikoululaisten kuljetukset	10 000	10 103	8 829	12 176	5 724	46 832	11 100	3 000	17 271	2 345	0	33 716
Peruskoululaisten kuljetukset	243 810	75 898	27 340	54 591	241 174	642 813	106 080	57 581	65 948	56 942	37 759	324 310
Lukion ja keskiasteen matkaliput	0	11 611	0	0	0	11 611	0	0	0	0	5 600	5 600
Linja-auto, tilausliikenne	15 690	12 270	1 800	6 651	32 390	68 801	11 930	7 101	11 307	7 166	4 332	41 836
Taksikuljetukset	198 819	111 026	62 306	72 961	0	445 112	138 040	89 342	147 393	73 659	131 020	579 454
Muut kuljetukset	1 248	1 727	0	0	5 629	8 604	0	0	3 025	1 239	9 118	13 382
Opetustoimi yhteensä	469 567	222 635	100 275	146 379	284 917	1 223 773	267 150	157 024	244 944	141 351	187 829	998 298
SOSIAALITOIMEN KULJETUKSET												
Esikoululaisten kuljetukset	7 561	0	0	0	864	8 425	0	2 000	0	3 177	8 645	13 822
Päivähoidin kuljetukset	2 318	989	0	4 052	1 418	8 777	560	0	0	1 205	0	1 765
Vaikeavammaisten matkat	99 785	31 923	15 139	0	85 065	231 912	43 426	57 075	58 786	8 645	39 305	207 237
Sosiaalihuoltolain mukaiset matkat	21 727	0	0	21 624	14 108	57 459	0	125	530	2 793	18 844	22 292
Kehitysvammaisten kuljetukset	9 082	0	0	16 397	41 600	67 079	1 617	7 620	13 522	0	5 485	28 244
Muut kuljetukset (esim ateriat)	43 560	32 328	6 983	18 057	61 195	162 123	1 420	2 917	0	9 070	14 865	28 272
Sosiaalitoimi yhteensä	184 033	65 240	22 122	60 130	204 250	535 775	47 023	69 737	72 838	24 890	87 144	301 632
YHTEENSÄ	664 292	311 359	122 397	206 509	507 301	1 811 858	329 413	232 683	360 422	171 057	294 972	1 388 547



Kuva 27. 65–74-vuotiaiden määrä 500*500 ruuduissa läntisellä suunnittelualueella.



Kuva 28. 65–74-vuotiaiden määrä 500*500 ruuduissa itäisellä suunnittelualueella.



Kuva 29. Myönteiset suunnittelutarveratkaisut itäisellä suunnittelualueella vuosina 2000–2007.